


FONDO PROVINCI





FORTUNE PUBLIQUE

ET

FINANCES DE LA FRANCE





SAINT-DENIS. — TYPOGRAPHIE DE A. MOULIN.





FORTUNE PUBLIQUE

ET

FINANCES

DE LA FRANCE

PAR

M. PAUL BOITEAU

TOME PREMIER





PARIS

LIBRAIRIE DE GUILLAUMIN ET Cie

Éditeurs du Journal des Économistes, de la Collection des principaux Économistes
du Dictionnaire de l'Économie politique, du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14

1866

PRÉFACE

Patrie et Liberté.

Mirabeau ne disait pas par ironie que, lorsque l'on sait les quatre règles de l'arithmétique, on est un aigle en finances. Il n'y faut joindre que du bon sens. Les finances d'un grand État semblent plus difficiles à étudier et à connaître qu'elles ne le sont réellement, et, quand nous ignorons celles de notre patrie, c'est surtout notre insouciance et la paresse de notre esprit qu'il faut accuser de notre ignorance. Comme il n'est pas de sujet d'étude qui touche de plus près à toutes les parties de la vie individuelle et de la vie publique, nous sommes véritablement coupables, lorsque nous en reléguons l'examen parmi les problèmes réservés à la méditation de quelques-uns.

Il est des temps où, dans le silence volontaire ou obligé de ces passions politiques qui sont l'âme des nations, les questions de finances prennent une importance singulière.

On ne veut plus se mêler aux querelles de la liberté, mais on ne veut pas abandonner la fortune de l'État, la fortune de tous à trop de hasards. Les finances intéressent donc encore ceux qui consentiraient à finir leur vie sous un maître; mais il arrive qu'en tenant en éveil une partie de la pensée publique, elles lui rendent peu à peu la conscience de tous les droits que doit exercer un peuple digne d'occuper l'histoire. Ajoutons qu'il ne dépend de personne de ralentir le courant d'idées qui, sous n'importe quel gouvernement, porte la démocratie à chercher, de jour en jour avec moins d'impatience et avec plus d'efforts, sur quel sol et jusqu'à quelle profondeur elle doit jeter les assises définitives de ses institutions. Or à chaque fouille elle se heurte aux fondements de l'édifice financier qu'elle ne saurait détruire sans rester ensevelie longtemps sous les ruines et qu'il est de son devoir de reconstruire par morceaux, mais non de renverser.

Voilà bien des raisons pour que l'étude des finances publiques trouve toujours plus d'esprits disposés à s'y livrer; et c'est aussi ce qui se remarque, surtout depuis que, dans son appétit du bien-être matériel, la société s'est tournée vers l'économie politique qui, heureusement, ne lui apprendra pas seulement à produire et à consommer, mais encore, par d'autres leçons que la morale, à être juste et à être sage.

Ce livre a été composé pour faciliter une étude dont les individus comme les États recueillent les fruits. Assurément nous ne manquons pas en France d'ouvrages où toutes les théories sont examinées et où sont exposés tous les détails de la pratique; mais

aucun n'a été entrepris sur le plan que l'on a suivi ici, et qui comprend deux parties principales : l'inventaire descriptif de tout ce qui constitue la fortune indivise des citoyens, c'est-à-dire du patrimoine national que nous ont légué nos pères, que la Révolution a affranchi et que notre siècle actif a su si promptement accroître et embellir ; puis l'histoire et l'exposition mêlées de ce qui s'appelle proprement les finances publiques, c'est-à-dire de toutes les ressources, de toutes les dépenses, des charges et des espérances, de l'actif et du passif mobile du pays, et enfin des lois et des institutions qui forment notre système financier depuis 1789.

24 Février 1866.

INDEX ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.

I, signifie tome Premier; II, tome Deuxième; C. article du Règlement général de la Comptabilité publique, dont le texte est au tome second.

A

B

C

E



T

U

V

FIN DE L'INDEX ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.

FORTUNE PUBLIQUE

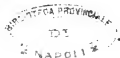
ET

FINANCES DE LA FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

DOMAINES. — PROPRIÉTÉS.

DROITS PUBLICS ET COMMUNS.



CHAPITRE I.

DU DOMAINE EN GÉNÉRAL ET SPÉCIALEMENT DU DOMAINE PUBLIC.

La société française, reconstituée en 1789, n'a pas encore assez vécu pour que notre langue administrative soit nettement formée. Elle se corrige et s'améliore chaque jour, mais dans les premières années de la Révolution et même au moment où furent rédigées les principales lois du Code civil, on la voit hésiter et se troubler dans l'emploi des mots destinés à distinguer et à définir non pas tant les principes que les applications des principes constitutifs de l'État. Les travaux des assemblées délibérantes et du conseil d'État ont heureusement fait disparaître les principales erreurs qui obscurcissaient ces distinctions et ces définitions et, pour ce qui fait l'objet de ces études, l'on est d'accord aujourd'hui sur ce qu'il faut entendre, non-seulement par le mot Domaine, mais par toutes les qualifications que ce mot peut recevoir.

Le domaine général ou le domaine national est l'ensemble de tous les biens qui n'appartiennent à personne en particulier. Ce domaine général se divise en plusieurs espèces de domaines,

et la première qu'il y ait à nommer, c'est le domaine public, que l'on confond si souvent avec le domaine de l'État.

Le domaine public est composé des biens et des droits qui sont de telle nature qu'aucun particulier, ni même l'État en son nom privé, ne peut en être propriétaire, parce qu'un propriétaire use et abuse de son bien, l'aliène ou l'échange, et qui, devant appartenir incommutablement non à une génération passagère, mais à la nation présente et future, sont seulement placés sous la protection de l'État, à la charge par lui d'en faire jouir, sans les diminuer, tous les habitants du territoire. Les jurisconsultes romains avaient déjà fait la distinction de ces biens; ils les appelaient *bona publica* (*Ipsius enim universitatis esse creduntur* et *Quædam naturali jure communia sunt omnium; quædam publica*); mais ils faisaient cette distinction en des temps où tout était soumis à la souveraineté impériale et nos pères l'ont faite au premier jour de l'ère de la liberté et de l'égalité.

Voici le texte des articles 538, 539, 540 et 541 du titre I[er] du livre II du Code (loi du 4 pluviôse an XII) qui définissent le domaine public.

« Les chemins, routes et rues à la charge de l'État, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

» *Tous les biens vacants et sans maître, et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers ou dont les successions sont abandonnées appartiennent au domaine public.*

» Les portes, murs, fossés, remparts des places de guerre et des forteresses font aussi partie du domaine public.

» *Il en est de même des terrains, des fortifications et remparts des places qui ne sont plus places de guerre : ils appartiennent à l'État, s'ils n'ont été valablement aliénés ou si la propriété n'en a pas été prescrite contre lui.* »

Le premier et le troisième alinéa de ce texte contiennent la définition exacte, quoique incomplète, du domaine public; mais le second et le quatrième attestent la confusion qui régnait encore en 1804 dans les idées et dans le style du législateur. Les biens vacants et sans maître n'appartiennent pas au domaine public. En 1804, il est vrai, l'article 539 était ainsi terminé dans l'édi-

tion officielle de la loi : « appartiennent à la nation. » Et, en effet, ces biens appartiennent à la nation, comme tous les domaines compris dans le domaine général, mais ils ne sont pas classés dans le domaine public où n'entrent que des biens incommerçables et ils dépendent de la partie aliénable du domaine général que l'on appelle le domaine de l'État. C'est dans l'édition du 3 septembre 1807 que les derniers mots de l'article 539 ont été changés pour la première fois. Il est difficile de s'expliquer ce changement qui est une erreur manifeste.

Le quatrième alinéa, qui est l'article 541, devait commencer par les mots « Il n'en est pas de même » et non par « Il en est de même, » puisqu'il distingue précisément des biens du domaine public certains autres biens qui, n'étant plus de nature à y être compris, rentrent dans le domaine dont l'État est propriétaire au nom de tous, propriétaire avec droits d'usage et d'aliénation, et non pas seulement tuteur, protecteur et conservateur, comme il l'est du domaine public.

Ainsi ne confondons pas le domaine public et le domaine de l'État. Mais pour que la distinction qu'on a faite de notre temps soit plus aisée à comprendre, il est à propos de dire ce qu'était autrefois le domaine général dont le domaine public, le domaine de l'État et tous les autres domaines ne sont que des parties séparées.

Le domaine antique, sous les républiques guerrières de la Grèce et de l'Italie, c'est d'abord, indépendamment des édifices publics, des chemins et des murs de la cité, le trésor de l'État, le dépôt public ou s'accumule l'argent des tributs et des impôts et que la conquête enrichit des dépouilles arrachées aux vaincus. Comme chaque citoyen se sent propriétaire d'une part de cette fortune, on la respecte à l'égal d'un dépôt religieux. Le dieu Neptune est chargé à Rome de la garder dans son temple et personne ne parle de ce trésor sans le nommer sacré : *sacrum ærarium, sacratissimum ærarium.* Mais la République périt sous les coups des Césars qui se prétendent mandataires du peuple et bientôt le trésor public se confond avec leur patrimoine. Auguste commence cette spoliation de l'État par la main du maître héréditaire, et, dès le temps de Sénèque, on sait que l'empereur s'est emparé de toute la fortune d'une nation qui alors était le monde presque tout entier. *Cæsar omnia habet; universa in imperio ejus sunt; in fisco propria.*

On n'avait d'abord appelé fisc que la cassette du prince ; à mesure qu'elle se remplissait des produits de l'ancien *ærarium*, des conquêtes nouvelles, des confiscations, des legs imposés, la cassette impériale, le fisc prit dans la langue la signification du mot qui avait désigné le trésor de tous et de là cette série de qualifications, dérivées du mot latin *fiscus*, qui ont gardé jusqu'à nos jours une couleur odieuse : le fisc, les droits du fisc, les recettes fiscales, la fiscalité.

Les jurisconsultes établissaient théoriquement la distinction entre le fisc et le trésor, mais les empereurs ne se piquaient pas d'appliquer le droit et à mesure que la société romaine se corrompait, la confusion des idées et des mots devenait plus complète.

On ne voit pas, pour ce qui concerne la France, que, sous la domination romaine, la Gaule ait possédé comme nation un domaine public général. Les Gaulois ne formaient pas d'ailleurs un seul peuple, mais se divisaient en un grand nombre de peuplades, distinctes les unes des autres, souvent ennemies, et n'ayant de lien que celui du joug de Rome qui pesait sur toutes. Quand le sol est envahi par les Francs, ils s'emparent d'une grande partie des terres, et c'est plutôt de ces propriétés que des redevances dues à l'administration romaine que les premiers rois composent leur domaine. Domaine immense, dont les lambeaux servirent à doter les chefs de bande, les églises, les monastères, mais dont la masse resta sous la main du roi, diminuée en terres par ses largesses, accrue en argent par les impôts établis successivement sur les Gaulois et les Romains. Le nom de fisc lui fut donné sur-le-champ, puisque l'on ne connaissait plus dans les provinces conquises d'autre trésor que celui du souverain. Et c'est ainsi, que de la première à la seconde et de la seconde à la troisième des dynasties qui ont régné sur la nation devenue la France, il n'y a eu d'autre domaine que celui du roi, d'autre trésor que celui du roi. Sans doute quand un peu d'instruction se répandit, quand la société moderne eut cessé de végéter à l'état d'embryon, quand les légistes eurent débrouillé les éléments du droit, la royauté fut contrainte, pour prix de toutes les richesses accumulées dont elle jouissait, d'administrer avec plus d'ordre, de satisfaire avec plus de soin aux nécessités de la vie publique; mais en aucun moment de l'histoire de la monarchie féodale, on ne vit déclarer expressément

que le roi n'était que dépositaire, qu'il n'était pas propriétaire du domaine national, et au milieu du siècle qui fut rempli des lumières les plus brillantes, sous Louis XIV, le souverain ne disait pas seulement : « L'État, c'est moi, » ce qui alors était à moitié juste ; il disait encore, il écrivait : « Toute la terre de France est à moi [1]. »

La royauté n'avait laissé qu'avec peine établir par les gens de loi que le domaine de tous, s'il n'appartenait qu'à elle, serait inaliénable entre ses mains. Pour pouvoir en disposer absolument comme d'une propriété ordinaire et courante, elle avait trouvé deux moyens : la distinction d'un petit et d'un grand domaine, et l'engagement des biens qui composaient l'un ou l'autre [2].

Le petit domaine pouvait être formé des biens acquis nouvellement et qui n'avaient pas été expressément incorporés au

[1] Le plus ancien texte qui indique comme une première lueur de l'influence des légistes est la clause de retour à la couronne qu'en 1225 le roi Louis VIII fait insérer dans la constitution de l'apanage du comté de Clermont donné à Philippe son frère. Jusqu'alors les apanages détachés du domaine au profit des princes du sang royal, l'étaient à titre de donation absolue. Ce n'est qu'au XVI[e] siècle que les conseillers de la royauté cherchent à lui faire sentir qu'il y a distinction des personnes entre l'État et le roi. Les ordonnances de Blois et de Moulins, confirmées plus tard par beaucoup d'autres, sont déjà inspirées par une doctrine moins barbare ; mais, voulût-on y apercevoir une déclaration formelle de l'individualité de l'État, il n'en resterait pas moins vrai que Louis XIV a mis ou laissé mettre dans ses Mémoires une affirmation qui lui paraissait naturelle et qu'après sa mort le maréchal de Villeroi eut trouvée lui aussi toute simple, puisqu'il disait au jeune roi Louis XV, en lui montrant la foule assemblée sous son balcon. « Sire, tout ce peuple est à vous. »

[2] L'édit principal, pour l'établissement des petits domaines, est celui de 1672 qui en autorise la vente. L'édit de 1708 contient l'énumération des biens et droits aliénables en cette qualité : moulins, fours, pressoirs, maisons, boutiques, échoppes, places à étaler, terres vaines et vagues, communes, landes, bruyères, pâtis, palus, marais, étangs, boqueteaux, bacs, péages, travers, passages, droits de minage, de mesurage et d'aunage, poids et tabellionage. Des édits antérieurs avaient déjà compris dans les petits domaines les prés, îles, îlots, ponts, eaux et marais salants, les accroissements et atterrissements, les droits sur les rivières navigables, leur fond, leur lit, leurs bords, les quais et marchepieds dans l'étendue de vingt-quatre pieds, les bras courants, eaux mortes et canaux navigables ou non navigables, les places des anciens fossés et remparts des villes, et l'espace compris en dedans de ces murs jusqu'à neuf pieds de large. Évidemment les conseillers de la couronne se rapprochaient de l'idée qui a prévalu en 1789 et qui a rendu à l'État ou plutôt à la nation, la propriété du grand domaine général, et, dans le texte des édits ils inséraient des énonciations qui prouvent un certain progrès dans la science administrative, mais tant que le principe féodal, émané de la conquête, subsistait, toute cette science était vaine.

grand domaine ou administrés confusément avec lui durant dix années; mais quelle garantie la nation trouvait-elle dans cet arrangement lorsque le roi, maître absolu des finances publiques, et puisant sans contrôle et sans scrupule dans l'unique trésor de l'État et de la couronne, y pouvait prendre l'argent nécessaire aux acquisitions qui lui plaisaient? Le droit des légistes n'avait aucune force de résistance contre la volonté souveraine. Il ne faut donc pas donner plus d'importance qu'ils n'en ont aux édits de l'ancienne monarchie. Sans doute c'étaient de dignes magistrats et des hommes capables d'être des citoyens que ceux qui forçaient Henri IV à unir ses biens patrimoniaux au domaine de l'État lorsqu'il montait sur le trône; mais on n'était pas encore alors au temps où les précautions des lois pussent être comptées pour quelque chose.

Ne soyons pas injustes toutefois; c'est grâce à ces précautions, à ces déclarations, à ces prescriptions, longtemps inutiles ou impuissantes, que la France trouva en 1789 un domaine à instituer définitivement au nom de la communauté nationale, et que dans les derniers siècles de la monarchie seigneuriale il a plutôt augmenté que diminué.

L'ancien domaine, formé des propriétés et des droits que la royauté s'était successivement attribués et des parties du sol de la France qui, ne pouvant, par leur nature, appartenir à personne, étaient jointes à ces biens du roi, comprenait, comme aujourd'hui le domaine national : 1° les eaux de la mer, sur l'espace de terrain où elles sont soumises à la puissance exclusive de la contrée dont elles baignent le rivage, et, avec ces eaux, la pêche de leur poisson et leurs productions végétales ou minérales, comme les varechs et le sel; le roi accordait aux individus la permission de pêcher et de récolter les algues, mais en les assujettissant à une redevance, si bon lui semblait, ou du moins à des règlements; 2° les lais et relais de mer, les rivages, les ports, les fleuves et rivières navigables, les grandes routes, les murs, les remparts, les fossés et les contrescarpes des villes. Toute cette partie du domaine était celle qui, alors comme à présent, n'était pas susceptible de donner un revenu, et qui devait être remise à la garde de l'État seul pour le service de tous; 3° le domaine royal, et ici nous rencontrons le véritable domaine féodal de la royauté, les propriétés de toute origine, en bois, terres, châteaux, maisons et autres immeubles,

que la conquête et des agrandissements quelconques avaient donnés au roi. L'aliénation en était interdite depuis l'ordonnance de Moulins, publiée en 1566; mais, comme nous l'avons dit, on en avait détaché des petits domaines aliénables, et la couronne jouissait en outre du droit d'engager, c'est-à-dire de donner, sous une forme fictive et à raison d'une redevance ou d'un cens plus ou moins considérable, telle portion de ses propriétés immobilières dont il lui convenait d'avantager ses créatures; elle jouissait aussi du droit d'échanger ces propriétés contre d'autres, et, par cette voie encore, elle échappait aux prescriptions de l'inaliénabilité. Jusqu'au moment où s'est achevée l'unité du territoire national, la royauté avait disposé, en faveur des princes du sang royal, de larges démembrements du domaine nommés apanages, qui, d'abord cédés sans charge de retour, étaient ensuite devenus reversibles à la couronne à l'extinction de la lignée masculine. L'étendue de ces apanages avait été toujours en décroissant, depuis qu'il n'était plus ignoré comme autrefois que l'État est représenté par le souverain, et depuis que les rois eux-mêmes, substituant une politique suivie à leur caprice seigneurial, s'étaient donnés la tâche de former un royaume durable sur la terre occupée par tant de fiefs mouvants. La royauté avait encore, mais depuis longtemps la force lui était venue de ne plus le faire, distribué à ses premiers vassaux et à ses serviteurs des terres érigées en fiefs, qui lui devaient au moins un hommage et le service militaire, et qui, d'autres fois, lui payaient un cens, quelquefois même retombaient sous sa pleine autorité. Tel était le domaine véritablement royal, celui que pouvaient grossir les biens particuliers du prince qui montait sur le trône et ceux même qu'il acquérait lorsqu'il ne les avait pas distingués du reste de ses propriétés; 4° le domaine comprenait enfin des droits casuels dont quelques-uns sont, de nos jours, devenus les revenus les plus importants de l'État, mais dont un certain nombre a disparu dans le naufrage de la société féodale. C'étaient les droits de mutations des fiefs et saisines placés sous la mouvance de la couronne considérée comme le grand fief suzerain de tous les fiefs, les cens, les rentes, les lods et ventes, le quint, le requint, les droits d'amortissement, de franc fief, d'aubaine, de bâtardise, de confiscation, de deshérence, d'épaves, d'amendes, de biens vacants, de régale; les droits sur les sels, les tabacs, les

boissons, les droits sur certains péages, sur les transports, les octrois, les droits de contrôle, d'insinuation, de sçel, qui ont formé notre enregistrement, et une infinité d'autres dont l'existence attestait la confusion constante et absolue qui était faite de la notion de royauté et de la notion d'État, ainsi que les abus d'une exploitation tout entière dirigée dans l'intérêt d'un seul maître et d'un seul propriétaire, qui se déchargeait du soin de percevoir ses revenus héréditaires sur des fermiers empressés à s'y faire une part [1].

Le premier de tous les décrets de l'Assemblée constituante, celui qu'elle a rendu trois jours avant d'avoir juré au Jeu de Paume de donner une constitution à la France, et au moment où les valets de la cour s'apprêtaient à la chasser de Versailles, le décret du 17 juin 1789, en établissant que désormais ce serait la nation elle-même qui s'imposerait, créait le premier germe de tout l'ordre nouveau des finances. Puisque c'était à la nation à suffire par elle-même aux charges de l'État, elle allait nécessairement prendre possession de ces domaines si nombreux et si divers dont la royauté se croyait la maîtresse. Et en effet, lorsque, grâce au courage de la population de Paris, l'Assemblée eut été armée du pouvoir sans lequel elle n'eût pas rempli son mandat, elle ordonna de reconstituer la propriété nationale. Le 2 octobre elle fit rechercher les biens aliénés et engagés par le bon plaisir du prince, qu'il était juste de tirer des mains de ceux qui n'en jouissaient que par faveur; le 4 novembre et le 21 décembre, elle s'empara des biens du clergé [2] et en décida la vente; le 9 août 1790, elle mit en délibération la loi qui, ne considérant plus le roi que comme le magistrat suprême, devait, pour lui donner la faculté de régner avec l'éclat de sa charge, lui accorder une dotation particulière

[1] En 1789 même, la perception de droits et revenus domaniaux était remise, pour les droits de traite ou de douane à la ferme dite Ferme Générale; pour les droits d'exercice sur les boissons et d'autres droits analogues, à la Régie des Aides; pour l'administration du domaine immobilier et les droits domaniaux d'origine plus particulièrement féodale, à l'Administration générale des Domaines et droits domaniaux.

[2] Les biens de l'Église n'étaient pas des biens domaniaux, mais une partie provenait des libéralités anciennes de la royauté, et, de plus, nous verrons que tous les biens qui appartiennent à des établissements publics et à des communautés ou à des associations quelconques, et non à des individus, se rattachent par un lien plus ou moins étroit au domaine général du pays.

prise sur les biens de l'État. Les décrets du 26 mai, du 1er, du 17 juin, du 6 juillet 1791 et la Constitution enfin achevèrent l'exécution de sa pensée.

La loi qui a réglé spécialement les conditions d'existence du domaine général a été promulguée le 1er décembre 1790. Son autorité est demeurée et demeurera sacrée, pour emprunter à la langue des finances romaines le mot qui caractérise avec le plus d'énergie le principe de la souveraineté exclusive du peuple et l'inviolabilité des ressources dont il doit disposer seul pour subvenir aux dépenses que les devoirs de la civilisation lui imposent.

La nation possède seule le domaine général; elle en peut disposer seule. Toute acquisition faite au nom de l'État et de l'argent de l'État demeure invariablement propriété publique. Dès qu'un prince arrive au trône, il cesse de vivre en particulier; la nation le dote, mais il faut que les biens qu'il possède soient unis à ceux d'où sa dotation est tirée, et s'il en acquiert ensuite, ces biens acquis sur les revenus de cette dotation doivent encore, le lendemain de sa mort, se confondre dans ceux de la nation. Tel est la première volonté de la loi. Ce n'est qu'en lui désobéissant qu'on pourrait refaire et qu'on a fait aux magistrats suprêmes de l'État un droit de propriété, d'héritage, de donation ou de legs de biens privés.

La loi, considérant ensuite que le domaine de tous n'avait été déclaré inaliénable entre les mains des rois que pour qu'ils ne pussent pas le dissiper, veut qu'une fois remis à la nation et distinction faite de ce qui est inaliénable et incommutable à perpétuité par nature et par destination, il redevienne aliénable et soit aliéné en effet, toutes les fois que l'intérêt public l'exigera, mais seulement par la permission des lois que discuteront et que voteront les mandataires du pays.

Plus d'apanages, plus d'engagements, plus d'aliénations à titre gratuit. Le domaine ne sera démembré que dans des cas nécessaires et pour procurer des ressources, non pas à des particuliers, mais à la société française. Et pour que ce domaine soit dès à présent placé tout entier sous l'autorité de la France, la loi veut qu'il soit demandé compte de leur jouissance à tous ceux qui en possèdent une portion depuis l'ordonnance de 1566, qu'ils soient dépossédés s'ils n'ont pas de titres à fournir ou n'ont pour titre qu'une signature de complaisance, et s'ils ont

payé le droit de posséder, que leur argent leur soit rendu et leur propriété reprise. C'est par de telles déclarations que les législateurs de 1790 ont refait le fonds principal de notre fortune publique et qu'ils en ont assuré l'avenir. Il fallut à la fois le dégager de l'étreinte de la monarchie et de la société féodale et, en rendant sa principale masse durable à jamais, livrer à la circulation, au mouvement, à la vie tout ce qui s'immobilisait dans une inutile infécondité [1].

A partir de 1789 il n'y a donc plus de domaine royal en France et le domaine royal devient le domaine général de la nation; il n'y a plus de fisc et le trésor royal, le fisc, devient la caisse générale de l'État. Non-seulement les produits du domaine ancien, mais les contributions et les impôts allaient s'engloutir dans le Trésor du roi d'où l'argent s'écoulait ensuite sans qu'aucun représentant du pays pût faire une observation, exercer un contrôle, et si les magistrats des cours des comptes instituées par la royauté avaient une charge à remplir, c'était la surveillance non pas de la dépense ordonnée par elle, selon son plaisir, mais de la manutention des deniers qui avaient dû être recueillis par ses agents et dont ils auraient pu la frustrer.

[1] *Extrait du Préambule de la loi du 1er décembre* 1790.

« Le domaine public a formé, pendant plusieurs siècles, la principale et presque l'unique source de la richesse nationale, et il a longtemps suffi aux dépenses ordinaires du gouvernement; livré, dès le principe, à des déprédations abusives et à une administration vicieuse, ce domaine précieux, sur lequel reposait alors la prospérité de l'État, se serait bientôt anéanti, si ses pertes continuelles n'avaient été réparées de différentes manières et surtont par la réunion des biens particuliers des princes qui ont successivement occupé le trône.

» Le domaine public, dans son intégrité et avee ses divers accroissements, appartient à la nation; cette propriété est la plus parfaite qu'on puisse concevoir, puisqu'il n'existe aucune autorité supérieure qui puisse la modifier ou la restreindre. La faculté d'aliéner, attribut essentiel du droit de propriété, réside également dans la nation, et si, dans des circonstances particulières, elle a voulu en suspendre pour un temps l'exercice, comme cette loi suspensive n'a pu avoir que la volonté générale pour base, elle est de plein droit abolie dès que la nation, légalement représentée, manifeste une volonté contraire.

» Le produit du domaine est aujourd'hui trop au-dessous des besoins de l'État, pour remplir sa destination primitive; la maxime de l'inaliénabilité, devenue sans motif, serait encore préjudiciable à l'intérêt public, puisque des possessions foncières livrées à une administration générale sont frappées d'une sorte de stérilité, tandis que, dans la main des propriétaires actifs et vigilants, elles se fertilisent, multiplient les subsistances, animent la circulation, fournissent des aliments à l'industrie et enrichissent l'État. »

Au contraire, en 1789, il n'y a plus de contributions, plus d'impôts, plus de produits du domaine qui n'appartiennent à la nation, et à la nation seule, qui ne soient consacrés à son service, qui ne soient perçus et dépensés que par son ordre, et dont ses mandataires ne surveillent en son nom la recette et l'emploi.

Nous voyons ainsi se diviser l'ancien domaine. Les biens qu'il est essentiel de conserver toujours et pour tous et dont l'existence est inséparable de l'existence même du pays, comme la mer qui lui sert de frontière, comme les rivières qui l'arrosent, comme les chemins qui permettent la circulation sur le territoire, comme les fortifications qui le défendent, voilà le domaine public proprement dit. On y rattachera les monuments et les édifices construits pour être conservés perpétuellement. Le domaine de l'État est la partie du vieux domaine royal qui produit un revenu et qu'il est souvent utile, qu'il est toujours possible d'aliéner. Si la nation accepte d'être gouvernée par un chef héréditaire et veut qu'il jouisse de ce qu'on appelle une situation royale, le domaine de l'État prêtera sur ses biens de quoi former un domaine viager de la couronne et on appellera domaine privé les propriétés que le prince acquerra pendant qu'il sera sur le trône. Voilà déjà quatre espèces de domaine détachés du domaine général de la nation, et, au premier rang, le domaine public.

L'ancien domaine étant la réunion confuse des biens et des droits les plus divers, il fallait, une fois établi le principe de la souveraineté de la nation, mettre de l'ordre dans ce pêle-mêle. Les jurisconsultes et les politiques de la monarchie n'avaient pu l'entreprendre que partiellement, parce qu'il était de l'essence du régime de la monarchie féodale de confondre précisément les biens et les droits de tous, ceux de la royauté, et ceux mêmes des particuliers, mais quand la lumière se fut faite dans les esprits, il devint facile de procéder à la délimitation des diverses parties du domaine national.

On en sépara d'abord le domaine public inaliénable.

Le mot « domaine public » ne signifie pas que tous les citoyens ont le droit illimité d'user des biens que l'on désigne sous cette qualification. Ils ont le droit de s'en servir, mais non de manière à empêcher l'usage que d'autres en pourraient faire, et ce domaine est dit public parce qu'il doit servir encore plus à la nation prise dans son universalité, qu'à la nation regardée

comme un assemblage d'individus. Aussi nul ne peut-il bâtir, ni même planter un pieu sur les rivages de la mer sans qu'on puisse le lui faire enlever, et personne ne saurait impunément nuire à l'utilité générale d'un port ou d'une rade, d'une rivière, d'une route. Il faut, en effet, que le domaine public demeure intact. Et quelquefois il arrive, comme pour les fortifications, qu'aucun citoyen individuellement n'a l'usage du domaine public et que c'est la nation seule qui s'en sert.

A la rigueur la nation présente, c'est-à-dire la génération qui passe, qui en passant porte le poids de la vie sociale, qui, sous sa responsabilité, fait de telle ou telle façon son devoir de peuple, peut disposer de ce qu'il y a dans le domaine public d'attribuable au travail de l'homme. Elle peut changer quelque chose au système de ses routes et de ses fortifications, mais elle ne le peut qu'à la condition de servir l'intérêt national, de ne toucher qu'à ce qu'il est aisé de remplacer et de n'y toucher que pour l'accroître ou l'améliorer. Quant aux eaux douces et aux eaux de la mer, l'homme ne peut prétendre qu'elles sont à lui et qu'il en est le maître, car il n'en a pas créé une goutte et Dieu ne les a pas laissées se produire sur la terre pour qu'une génération les dissipe : il en a fait l'héritage de toute la race. Si l'on peut dire qu'il y a des degrés dans l'inviolabilité et dans l'inaliénabilité, il y en a donc, et le domaine public inviolable et inaliénable ne saurait devenir que dans certains cas et pour certaines fractions, partie du domaine aliénable de l'État. De plus, il ne le devient que par un acte émané législativement de la nation.

Le domaine public, étant inaliénable, est nécessairement imprescriptible. Ni trente ans, ni trente siècles ne donneront à qui que ce soit un droit de propriété sur les biens dont il est formé, tant qu'un acte législatif ne leur aura pas enlevé leur caractère. Il nous paraît aussi qu'il est de l'essence du domaine public de ne souffrir aucune servitude, quand même il n'y aurait rien dans l'usage qui empêchât la destination perpétuelle du bien et restreignît le droit de tous à s'en servir.

Le domaine public, dont l'État est le protecteur, n'a pas été laissé tout entier aux soins de l'administration centrale du gouvernement. Pour le bien même du service de tous, l'État n'a dû retenir que les biens et les droits qui ont le caractère d'utilité le plus général, et cette part du domaine public, qui est la

plus considérable, s'est divisée en domaine des ponts-et-chaussées, en domaine maritime et en domaine militaire. Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics administre le domaine des ponts-et-chaussées, composé principalement des routes, des chemins, des cours d'eau [1]; le ministère de la marine administre, du moins en partie, les ports et les rivages; le ministère de la guerre administre les fortifications. La surveillance générale de tous les biens qu'ils sont chargés de conserver demeure toutefois attribuée à l'administration des domaines, qui fait partie du ministère des finances. Ces trois divisions forment le fonds principal de ce qu'on peut appeler le domaine public de l'État.

Les biens qui n'avaient pas le caractère d'utilité le plus général, et qu'il était avantageux de laisser à la charge d'une des parties de l'État, distinctes de l'État lui-même, sont confiées soit aux départements, comme les routes départementales, soit aux communes, comme les chemins vicinaux. C'est là le domaine public départemental et le domaine public communal; mais le domaine public communal, le domaine public départemental et le domaine public de l'État ne sont, en réalité, qu'un même et seul domaine public, c'est-à-dire le domaine général considéré dans ce qu'il a de plus nécessairement immuable, de plus obligatoirement inaliénable. C'est le sol même de la patrie, partout où il n'est pas devenu, partout où il ne saurait devenir une propriété particulière, partout où il n'y a pour personne, pas même pour l'État, un revenu à lui faire produire, le sol de la patrie, tel que la mer en décrit les contours, tel que les rivières, les routes et les chemins permettent à la communauté française de le parcourir, tel que les fortifications le défendent de l'invasion des nations étrangères. Détruisez les rivages, et il n'y a plus de terre séparée des eaux; desséchez, effacez les cours d'eau et les routes, et il n'y a plus de société sur la face du territoire, il n'y a plus même de terre cultivable; démolissez les remparts, et il n'y a plus de patrie.

Il est bien entendu que ce qu'on appelle le domaine public

[1] Le ministère des travaux publics n'a pas seul l'administration du domaine des ponts-et-chaussées. La surveillance des rivières navigables, pour tout ce qui assure leur liberté, est confiée au ministère de l'intérieur et le ministre des finances a la charge de la perception des droits qui dépendent de leur domanialité.

départemental et le domaine public communal sont des portions fictivement séparées du domaine public général. On se tromperait en prétendant que les départements et les communes en sont propriétaires à l'exclusion de la grande commune formée par la nation. Une commune a des chemins, des places, une église; elle en jouit plus particulièrement qu'aucune autre; mais tout citoyen peut en user comme les habitants de la localité. La loi n'a pas voulu qu'un seul des membres de la nation pût être privé de cet usage, et si elle a remis aux départements et aux communes certains édifices et certaines portions du territoire affectés aux services de tous, c'est uniquement à cause de l'intérêt spécial qu'ils ont à leur conservation et à leur bon entretien.

L'État, les départements, les communes, ces trois divisions actives de la nation, détiennent donc chacune une part du domaine public; ils la conservent et l'accroissent incessamment. Les particuliers contribuent aussi à l'accroître dans quelques circonstances, car il arrive qu'un seul individu ou qu'une association de propriétaires et de capitalistes construise, avec l'autorisation du gouvernement, un chemin de fer, un chemin, une rue, un canal, un édifice et tout autre ouvrage, qui d'abord est sa propriété particulière, mais qui, étant de la nature de ceux qui sont créés pour l'usage de tous, devient plus tard, par prescription, par expropriation ou autrement, partie réelle du domaine public des communes, des départements ou de l'État [1].

[1] Voici, par exemple, une combinaison où sous une légende unique se confondent des sacrifices faits par l'État, la localité, une corporation et les particuliers. Il s'agit d'un bassin du port du Havre qui entrera nécessairement dans le domaine public maritime. La construction de ce bassin a été autorisée par la loi du 4-10 juin 1864, dont on va lire les dispositions :

Art. 1er. Est acceptée l'offre faite par la chambre de commerce du Havre (Seine-Inférieure) d'avancer à l'État, jusqu'à concurrence de 8 millions de francs, les sommes nécessaires pour construire un bassin à flot et trois formes de radoub sur l'emplacement actuel de la citadelle, conformément aux plans qui seront approuvés par un décret impérial.

Art. 2. La Chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra pas dépasser 5 p. 100, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations, ou de la société du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements, la

La construction des canaux et des chemins de fer concédés, pour ne pas chercher d'autres exemples, montre comment le domaine public s'enrichit des produits du travail de la nation, prise dans son ensemble et prise individuellement. Ce sont des particuliers qui, à condition de jouir temporairement de leurs revenus, disposent, pour le service de tous, ces ouvrages considérables. De notre temps, la rapidité avec laquelle se développe cette partie du domaine public a quelque chose d'admirable, même pour celui qui, au point de vue de la politique ou de la pure administration financière, s'aperçoit de ses inconvénients et de ses dangers. En 1865, sans compter les fonds attribués aux dépenses ordinaires de l'entretien et de l'achèvement régulier des travaux publics, l'État doit dépenser 119 millions sur son budget extraordinaire, la ville de Paris, à elle seule, une somme égale; les départements et les communes, 100 millions; les compagnies de chemins de fer, 350 millions. Voilà près de 700 millions qui, les frais généraux déduits, s'ajouteront, pour la plus grande partie, à la valeur actuelle du domaine public.

Qu'à présent, sur un point inconnu de la France, un ami des arts élève à ses frais et pour lui quelque gracieuse façade d'édifice comme celle du château d'Anet, et un jour ce chef-

somme nécessaire pour subvenir à la dépense des travaux mentionnés dans l'article précédent.

Si l'emprunt est réalisé auprès de la société du Crédit foncier, la Chambre de commerce pourra ajouter à l'intérêt ci-dessus fixé le montant du droit de commission qui ne dépassera pas trente centimes pour cent.

Art. 3. L'État cède à la Chambre de commerce les terrains dépendant de l'emplacement actuel de la citadelle, qui seront reconnus inutiles par l'administration, pour l'exécution des travaux mentionnés à l'article 1er.

Ces terrains seront aliénés dans la forme et avec les autorisations exigées pour l'aliénation des biens des communes.

Art. 4. La perception du droit spécial établi au port du Havre, au profit de la ville, en vertu de la loi du 12 juin 1854, est prorogée, au profit de la Chambre de commerce, à partir de l'époque où les deux emprunts contractés par la ville, seront remboursés.

Le produit de ce droit sera exclusivement appliqué au paiement des intérêts et à l'amortissement du capital de 8 millions de francs que la chambre avance à l'État, déduction faite des prix de vente des terrains à elle concédés par l'article 2 de la présente loi.

Ce droit spécial cessera d'être perçu immédiatement après le remboursement de la somme avancée par la Chambre de commerce.

d'œuvre enrichira le domaine public, pour témoigner, par la volonté d'une loi, de ce que pouvaient, au XIXe siècle, les architectes et les sculpteurs de la France. Il y a en effet dans le domaine public une place faite pour les monuments qui ne sont utiles que par leur beauté, mais qui, en leur qualité de chefs-d'œuvre, sont utiles à tous et pour toujours. L'État a la garde de ce domaine public monumental.

On ne doit pas confondre avec le domaine général ou national, qui est l'ancien domaine corporel et incorporel, immobilier et mobilier de la royauté d'avant 1789, les biens qui ont été désignés depuis sous le nom de domaines nationaux, encore même qu'une partie de ces biens ait été réunie en nature au domaine national proprement dit, soit dans le domaine public, soit dans le domaine aliénable de l'État. Les domaines nationaux sont les biens confisqués ou sequestrés sous le gouvernement de la Révolution, sur le clergé, sur les émigrés et sur les condamnés. L'État en a aliéné pour une somme d'environ 1,200,000,000 de francs en biens particuliers; il en a gardé une partie, il a rendu le reste aux anciens propriétaires [1]. On sait qu'en 1825 la nation a indemnisé par un don de 30 millions de rentes, équivalent à un capital d'un milliard de francs, ceux qui ne sont pas rentrés dans la propriété dont ils avaient presque tous mérité d'être dépossédés [2].

On ne doit pas, à notre avis, rattacher au domaine public les droits de la souveraineté qui, après avoir appartenu à la royauté sous le nom de droits régaliens, sont devenus ceux de la nation entière, comme le droit d'imposer des contributions, de battre

[1] Plus de cinq cents lois, et quelques-unes contradictoires, ont réglé les questions relatives aux domaines nationaux. Pour le sequestre des biens, les principales sont celles du 4 novembre 1789, du 14 septembre 1791, du 2 septembre 1792, du 24 avril 1793, du 1er août 1793, du 13 brumaire an II, du 22 ventôse an II, du 22 frimaire an VIII; pour la vente, celles du 21 décembre 1789, du 25 juillet 1790, du 15 mai 1791, du 10 juillet 1791, des 16,18 et 19 août 1792, du 12 janvier 1793, du 8 mai 1793, du 28 juin 1794, du 25 ventôse an III, du 27 prairial an III, du 28 ventôse an IV, du 26 ventôse an VII; pour l'administration, celles du 22 avril 1790, du 11 avril 1791, du 12 septembre 1791, du 10 juillet 1793, du 26 frimaire an II; pour la restitution, le sénatus-consulte du 6 floréal an X, les lois du 7 thermidor an XI et du 5 décembre 1816.

[2] Lors de la répartition du milliard d'indemnité accordé en 1825 aux émigrés, l'administration des domaines eut à statuer sur 42,000 confiscations, intéressant 30,000 personnes et montant à 1,104 millions, opération achevée en six ans.

monnaie, de conférer des honneurs. Ce sont là les attributs de toute société, qu'elle soit régie par la volonté d'un maître héréditaire ou qu'elle se gouverne elle-même par ses lois. Ce sont de plus des droits productifs ou qui peuvent l'être, et, s'ils sont productifs, qu'il faut joindre au domaine de l'État; mais le domaine public ne doit être qu'un domaine immobilier, un domaine perpétuel et un domaine improductif. L'État, qui est la personne fictive chargée d'agir pour tous, tire, tout en les conservant, parti des rivages et des ports en faisant payer des droits de navigation; il tire parti des eaux douces en faisant payer des droits de pêche; il tire ou pourrait tirer parti des routes en faisant payer un droit de circulation; mais ces droits, qui sans doute n'existeraient pas s'il n'y avait ni ports, ni rivières, ni routes, ne sont pas nécessairement unis au sol et n'ont été établis que par le pouvoir souverain, qui peut les supprimer, tandis qu'il ne supprimera pas le domaine public.

Les droits domaniaux productifs que l'État exerce sur le fonds du domaine public s'expliquent par la charge que l'État reçoit de pourvoir à l'entretien de ce domaine. Ce sont des indemnités que la nation, prise *ut singuli*, lui accorde pour équivaloir aux frais dont il fait la dépense dans l'intérêt de la nation prise *ut universi*. Le domaine public n'en reste pas moins par lui-même inaliénable et improductif. De plus, on doit faire une différence entre les biens permanents du domaine public et les biens accidentels que la nature y joint. C'est l'eau du fleuve qui est nécessaire à perpétuité au pays, ce n'est pas le poisson qui vit dans cette eau. Ce poisson, cependant, est utile, et quoiqu'il appartienne à tous, l'État, tuteur de tous, veille à ce qu'on n'en empêche pas la propagation. Il règle donc la pêche en rivière comme la pêche des côtes, avec cette différence qu'il n'accorde le droit de pêcher dans les eaux salées qu'aux marins inscrits pour le service public, et qu'il laisse pêcher dans les eaux douces, sans permission, tous ceux qui n'y peuvent prendre que du petit poisson, et, avec des licences payées, ceux qui en retirent de quoi se nourrir habituellement et faire un commerce.

En s'élevant un peu au-dessus des intérêts, des attachements, des droits sur lesquels la propriété privée est assise, on entrevoit que le domaine public, qui est la propriété nécessaire

de tous, pourrait non pas absorber simultanément toutes les autres, car alors il n'y aurait plus d'individus libres dans la nation et la notion du travail fondateur et conservateur de la propriété particulière serait pervertie, mais qu'il n'y a aucune propriété individuelle qui, dans certains cas déterminés, ne doive lui faire place et s'évanouir en lui. La mer déchire un rivage et submerge le sol sans se retirer : ce coup de la nature place la frontière inaliénable de la nation là où des familles avaient leurs héritages. Nul n'y peut rien. C'est une pareille puissance qu'exerce la loi suprême du salut public lorsqu'elle fait élever une forteresse sur un champ qui avait des maîtres et qui, devenu rempart, n'appartiendra plus à personne. L'urgence n'est plus la même, mais le pouvoir de l'intérêt commun est égal s'il s'agit de construire une route, d'ouvrir un canal, d'élever un monument qui doit servir à tous. Ce n'est pas à l'État personnellement que les propriétaires particuliers cèdent alors leur droit de possession partout ailleurs inviolable, c'est à la communauté idéale et leurs biens passent dans le domaine public dès que, conformément à la loi [1], un décret du pouvoir exécutif a décidé qu'en tel lieu devait être fait tel ouvrage ou bâti tel édifice. Il ne s'élève point de difficultés contre la valeur du principe de l'expropriation pour cause d'utilité publique, expropriation d'ailleurs immédiatement suivie d'une indemnité réglée en justice. C'est l'attestation permanente du droit de la société qui dure toujours sur les fortunes des individus qui vivent un temps et disparaissent.

Je citerai ici un texte qui ne laissera pas de surprendre, venant d'où je le tire. Vattel a écrit au chapitre VII du livre II de son traité classique du Droit des Gens.

« Les biens des particuliers dans leur totalité doivent être regardés comme les biens de la nation à l'égard des autres États. Ils lui appartiennent réellement en quelque sorte par les droits qu'elle a sur les biens de ses citoyens, parce qu'ils font partie de sa richesse totale et augmentent sa puissance. Tous ceux qui forment une société, une nation, étant considérés comme ne faisant qu'un tout, comme une seule personne, tous leurs biens ensemble ne peuvent être envisagés que comme les biens de cette même personne ; et cela est si vrai qu'il dépend

[1] Loi du 3 mai 1841.

de chaque société politique d'établir chez elle la communauté des biens. »

Voilà la vérité fondamentale exprimée dans toute sa crudité. Nous la dissimulons par une inconcevable faiblesse, préférant faire croire que la propriété individuelle est descendue d'un nuage sur la terre. Nos lois, des lois effacées par le temps, lui ont donné naissance pour consacrer les conquêtes du travail de l'homme, mais nos lois l'anéantissent quand l'intérêt général l'exige. Pourquoi ne pas déclarer nettement qu'elle est sacrée, mais non pas plus sacrée que la propriété publique ? Si c'est par crainte des idées d'envie et de désordre, la précaution est inutile. Notre âge ne va pas au communisme ; il le laisse en arrière, et depuis longtemps déjà la civilisation l'a abandonné comme un reste de la barbarie des sociétés naissantes. Laissons donc la logique maîtresse de nos théories. Lorsqu'on masque la vérité, elle se fait jour par où elle peut. Ici elle parle au milieu même du livre le plus respecté de la diplomatie, et dans des pages qui ne sont lues que par les partisans les plus délicats des lois fictives et conventionnelles.

L'expropriation rattache incessamment les biens privés à la fortune publique [1] ; mais ce n'est pas par là seulement que l'action du domaine général se fait sentir sur tout ce qui compose les fortunes particulières.

La législation des mines, celle des eaux minérales, et de nombreuses lois qui règlent l'état des forêts, le reboisement ou le gazonnement de montagnes, l'assainissement des marécages, l'ensemencement des dunes, la mise en culture des landes et

[1] Même les biens mobiliers, quoiqu'il y ait peu de valeurs mobilières dans le domaine public permanent; mais les changements de figure que notre époque à introduits dans toutes les fortunes rendent parfois nécessaire d'exproprier jusqu'à des titres qui ne représentent pas une propriété foncière. Il a fallu des lois spéciales pour suppléer au silence de nos lois générales sur l'expropriation qui ont laissé en dehors de leur application certaines propriétés immatérielles, créées par l'État, comme les actions de jouissance des canaux et les droits de péage établis au passage des ponts concédés. Quand l'intérêt public a commandé le rachat de propriétés de cette nature, des lois particulières sont intervenues pour déclarer l'utilité publique de ce rachat et prescrire en même temps les formes à suivre dans l'opération et pour le règlement du montant des indemnités dues aux concessionnaires dépossédés.

La première de ces lois est celle du 29 mai 1845 pour le rachat des actions de jouissance des canaux. Un certain nombre d'autres ont racheté depuis des péages de ponts.

des terres stériles sont autant de preuves constamment sensibles de la vigueur souveraine qui distingue le domaine public, première et immuable propriété du pays, des biens possédés propriétairement par de simples citoyens ou par des communautés de citoyens, fussent-elles revêtues d'un caractère presque aussi vénérable que celui de la nation même, comme le sont, en tant que détenteurs de biens aliénables, l'État, les départements et les communes.

Le domaine public ne consiste donc pas seulement dans les parties du territoire et dans les ouvrages établis sur ce territoire pour y ceindre la carrière de l'activité nationale et en protéger ou en faciliter à perpétuité le déploiement. Toute la terre de France et, au besoin, toutes les fortunes, même mobilières, qui n'existent que parce qu'il existe d'abord, lui demeurent liées par quelque endroit.

Le domaine retient ainsi un droit de propriété générale et supérieure sur l'ensemble de tous les biens du pays. Ce droit n'est, nous nous hâtons de le dire, de nature à devenir un fait que lorsque le demande l'intérêt public, déclaré manifestement, et l'expropriation qui en est la marque et l'effet n'est pas abandonnée au hasard ou au caprice des individus qui représentent la nation ou les fractions indivises de la nation. La loi ne donne la faculté de conduire une œuvre de ce genre qu'à l'État, aux départements, aux communes et aux associations syndicales qui se forment pour le dessèchement des marais, l'endiguement des rivages de la mer ou des rives des fleuves. Les autres associations qui vivent d'une existence morale, comme les établissements publics de bienfaisance, ne jouissent pas d'un droit si utile, mais si difficile à exercer justement. La commune intervient pour eux, mais sous son nom, lorsqu'il se présente un cas où la faculté domaniale d'exproprier leur est applicable avec un avantage évident [1].

[1] L'expropriation légale qui n'a rien de commun avec la confiscation est le droit donné à l'État ou aux divisions politiques de l'État, dans l'intérêt de tous et après règlement d'une juste indemnité, de placer dans le domaine public les propriétés particulières qu'il est nécessaire de convertir en routes, en canaux, en chemins de fer, en ouvrages ou en monuments d'utilité générale et d'une utilité permanente.

Si, une expropriation faite, il n'était pas tiré parti du sol ou de l'immeuble exproprié, nul doute que, l'intention de l'acte domanial n'ayant pas été remplie, l'ancien propriétaire ne pût réclamer le bénéfice de la prescription.

La société se trouve bien en définitive de ce que ce privilége reste déposé dans des mains qui puissent s'en servir, mais ce n'est qu'avec répugnance, par la crainte des abus, que le législateur a fait passer dans le texte des lois l'expression exacte qui en définit et en règle l'usage. On l'a vu encore en 1860 quand il s'est agi d'investir l'État du droit d'opérer lui-même les reboisements, les gazonnements des terres élevées ou la mise en culture des vastes espaces de terre abandonnée en friche.

C'est le même principe qui, en matière de mines et de minières [1], donne à l'État, au nom du domaine général, le droit d'autoriser les exploitations et de les confier à ceux qu'il juge le plus capables de les pratiquer dans l'intérêt du pays, à l'exclusion même du propriétaire du sol sous lequel s'accomplissent les travaux.

Le principe est qu'il importe à la généralité des habitants que la richesse minérale d'un pays soit exploitée par les mains les plus actives, et que, pour assurer cette exploitation, l'État est maître de séparer de la propriété du sol, la propriété particulière des gîtes qu'il recouvre. Il la sépare donc et la conserve jusqu'à ce qu'il ait été jugé à qui sera confié le plus utilement le soin d'en faire l'emploi. Si le propriétaire du sol n'offre pas de s'en charger, ou si son offre ne semble pas acceptable avec autant de profit pour tous que l'offre d'un autre, l'État qui conserve les mines dans le domaine public, accorde à qui bon lui semble le privilége de les creuser, moyennant redevance au Trésor, et sauf l'attribution d'une part du produit au propriétaire du sol.

Les anciennes lois françaises plaçaient les mines et minières au nombre des propriétés domaniales. La loi du 12 juillet 1791 a déclaré qu'elles sont à la disposition de la nation. La loi du 21 avril 1810, a reconnu, il est vrai, que les mines, minières et carrières sont des propriétés privées, mais puisque l'État reste l'arbitre des concessions, puisqu'il s'est réservé sur l'exploitation un droit fixe de 10 fr. par kilomètre carré et une redevance proportionnelle au produit qui peut s'élever jusqu'à 5 p. 100, la vérité c'est qu'il en détient quelque chose de plus que le domaine éminent. Comme les mines sont des propriétés productives, si

[1] Le propriétaire du sol des mines peut être absolument dépossédé. Celui des minières ou amas de minerais conserve ses droits de propriété, mais à condition d'exploiter et d'exploiter en quantités suffisantes pour les forges de son rayon. Les carrières restent entièrement à la disposition du propriétaire du sol qui les contient.

la loi eût voulu qu'elles ne fussent pas des propriétés privées, l'État qui les aurait possédées les aurait placées dans son domaine particulier, que nous avons déjà distingué du domaine public; mais la loi les ayant laissées parmi les biens que les particuliers possèdent, ce n'est plus au domaine de l'État, dont elles ne font pas partie, c'est au domaine public que nous devons rattacher le droit de concession et l'imposition d'une redevance réservés à la société sur leur exploitation.

Les mines de sel ne sont en réalité que des dépôts de matières minérales, assimilables à toutes les autres mines, mais leur petit nombre permettait à l'État de les posséder toutes, et c'est dans son domaine particulier qu'on les place, quand il les possède en effet. La loi néanmoins consacre le droit du domaine général d'en disposer toujours [1]. Soit que l'État, soit que des particuliers les exploitent, le domaine public en est théoriquement maître, pour empêcher qu'on ne les dissipe.

La propriété privée n'ayant à notre avis d'autre fondement que l'utilité des sociétés, et ne découlant pas d'un autre droit que de celui que le travail donne à l'homme qui travaille et qui utilise les biens créés par Dieu, il nous est aisé de comprendre que partout où la nature nous offre des richesses qui sont déposées une fois pour toutes à la surface ou à l'intérieur de la terre, et que le travail des particuliers ne peut accroître, ces richesses font partie de la fortune publique et appartiennent au domaine. Les mines sont dans ce cas, comme la mer et les eaux douces.

Les eaux minérales et thermales le sont aussi, mais il y en a tant et de si diverses que la propriété en a été laissée aux particuliers sur le fonds desquels elles sortent de terre. Les plus importantes sont néanmoins possédées par l'État ou par des communes, même par des départements. En tout cas on ne les place pas nécessairement dans le domaine public, mais elles lui sont toujours soumises, puisque l'administration en permet seule l'exploitation, et qu'une fois que ces eaux ont été déclarées par elle d'utilité publique, elles les protége en traçant autour de leurs sources un périmètre, dans l'intérieur duquel aucun par-

[1] « Nulle exploitation de mines de sel ou de puits salants ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une concession consentie par ordonnance délibérée en conseil d'État ».(Loi du 17 juin 1840).

ticulier ne peut pratiquer de travaux qui pourraient en diminuer l'abondance ou en altérer la qualité [1].

On le voit, la fortune publique, qui dans ses principaux éléments est bien distincte des fortunes particulières, y touche et s'y confond de temps en temps.

Mais nous ne parlons encore que de ce qui, dans la fortune publique, s'appelle proprement le domaine et surtout de ce que le langage épuré des lois désigne sous le nom de domaine public. Nous ne saurions trop insister sur la nécessité qu'il y a de donner sans cesse aux idées et aux expressions une netteté qui leur a trop manqué d'abord au temps où les notions administratives n'étaient qu'une confusion, et ensuite à l'époque où la nation régénérée par elle-même eut à débrouiller le chaos de ses institutions.

Il y a donc un domaine général de la nation qui se divise en un domaine public inaliénable et en divers domaines aliénables. On distingue le domaine public de l'État du domaine public départemental et du domaine public communal.

Ce qu'on appelait au temps de la Révolution les domaines nationaux, n'existe plus à présent comme propriété publique ou s'est fondu dans les domaines aliénables indépendants du domaine public, qui sont : le domaine aliénable de l'État, le domaine aliénable des départements, le domaine aliénable des communes et le domaine aliénable des institutions et établissements de bienfaisance, d'instruction publique, des corporations religieuses et d'autres associations reconnues d'utilité publique qui possèdent des biens mis en commun.

Sur le domaine de l'État est prélevé le domaine particulier de la couronne, et, à côté du domaine de la couronne, les lois postérieures à celle de 1790 autorisent l'existence d'un domaine privé du chef de l'État qui peut faire retour au domaine de la couronne, comme le domaine de la couronne lui-même fait retour au domaine de l'État si la monarchie cesse en France.

En dehors des travaux publics qui se continuent sans s'arrêter jamais ou qui ne s'arrêtent que dans les moments critiques de la vie du pays, les moyens d'accroître le domaine national ne sont pas nombreux et ceux que l'on connaît ne peuvent

[1] Décret du 9 mars 1848.

être employés que dans de rares circonstances, mais il y a peu d'accroissements qui soient désirables pour l'avenir, excepté ceux qui sont la preuve et la cause du développement des arts, du commerce et de l'industrie. Félicitons-nous si le domaine public acquiert par milliers les monuments que conserveront les générations futures en souvenir de nous; travaillons avec ardeur à achever, à perfectionner nos ports, nos routes, nos rivières, nos canaux, nos chemins de fer, toutes nos voies de communication, les plus humbles comme les plus belles; mais pourquoi demander que l'État, que les départements, que les communes, soient plus riches en biens aliénables? On ne voit que les forêts qu'il soit bon de replacer le plus près possible de la main de l'État et que quelques édifices publics à construire pour toujours plutôt qu'à louer, les écoles de nos communes, par exemple; le reste suffit. Quant aux meubles, si nos arsenaux sont abondamment pourvus des armes qui nous font respecter, si notre flotte est aussi belle et aussi puissante que le demande une politique de fierté, nous ne souhaitons pas qu'on accumule des richesses inutiles. Le luxe n'est permis qu'à nos bibliothèques, à nos musées et à nos établissements d'instruction publique.

Nous reculerions vers le passé si notre rêve était de faire à l'État et au domaine général une fortune immobilière et mobilière si large qu'il suffirait au gouvernement de puiser dans leurs revenus pour subvenir à toutes les dépenses ordinaires de la vie nationale.

Avant de faire l'inventaire des diverses parties du domaine général, qu'il faut nommer domaine de l'État, domaine des départements, domaine des communes, domaine des associations et établissements en qui la loi voit des personnes morales, nous avons à décrire la partie du domaine public qui n'a été confiée en propre, ni à l'État, ni aux départements, ni aux communes, ni à une communauté quelconque de citoyens, qui est le premier fonds de la propriété indivise, la plus inaliénable, la plus inviolable de toutes.

Cette description n'est pas facile à mettre en ordre, si l'on veut absolument placer les choses au rang que leur importance leur assigne. Il nous semble néanmoins raisonnable de les disposer ainsi : d'abord le domaine public maritime et militaire qui forme la frontière de terre et d'eau de la France, le vrai

cadre de sa vie présente, et, en l'étendant jusqu'au Rhin, le cadre de sa vie future ; ensuite les fleuves et les rivières, qui sont les chemins disposés par la nature pour le service de la société nationale. Nous y joindrons les canaux, quoique les routes de terre aient été construites avant eux. Puis viendront les routes et les chemins de toute sorte, et enfin les monuments et les édifices publics, le domaine public monumental.

Nous parlerons dans un chapitre séparé, du domaine de l'Algérie et des colonies françaises[1].

[1] Pour montrer comment s'est épurée la langue administrative depuis 1789, nous plaçons ici même la première partie de la loi du 16 juin 1851 qui a, pour la première fois, constitué la propriété en Algérie. On y peut voir que les distinctions que nous avons voulu faire avec rigueur, sont maintenant presque toutes écrites dans le texte des lois édictées de nos jours. Le seul point que nous ayons à remarquer c'est la qualification de « domaine national » donnée dans l'article 1er à tout ce qui n'est confié ni aux départements ni aux communes, c'est-à-dire au domaine public aliénable en général et au domaine aliénable de l'État. On a vu que le domaine public n'est pas nécessairement confié à l'État seul et qu'il y a un domaine public départemental et un domaine public communal. La loi n'est donc pas encore assez nette en parlant comme elle le fait du domaine national. Le domaine national comprend tous les domaines, le domaine public d'abord, et ensuite les domaines aliénables.

« TITRE I. — *Du domaine national en Algérie.*

ART. 1. Le domaine national comprend le domaine public et le domaine de l'État.

ART. 2. Le domaine public se compose :

1° Des biens de toute nature que le Code civil et les lois générales de la France déclarent non susceptibles de propriété privée ; 2° Des canaux d'irrigation, de navigation et de desséchement exécutés par l'État ou pour son compte dans un but d'utilité publique et des dépendances de ces canaux ; des aqueducs et des puits à l'usage du public ; 3° Des lacs salés, des cours d'eau de toutes sortes et des sources.

Néanmoins sont reconnus et maintenus tels qu'ils existent les droits privés de propriété, d'usufruit ou d'usage légalement acquis antérieurement à la promulgation de la présente loi sur les lacs salés, les cours d'eau et les sources ; et les tribunaux ordinaires restent seuls juges des contestations qui peuvent s'élever sur ces droits.

ART. 3 L'exploitation et la jouissance des canaux, lacs et sources pourront être concédées par l'État dans les cas, suivant les formes et aux conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique.

ART. 4. Le domaine de l'État se compose :

1° Des biens qui, en France, sont dévolus à l'État, soit par les articles 33, 539, 541, 713, 723 du Code civil et par la législation sur les épaves, soit par suite de deshérence, en vertu de l'article 768 du Code civil, en ce qui concerne les Français et les étrangers, et en vertu du droit musulman, en ce qui concerne les indigènes ; 2° Des biens et droits mobiliers et immobiliers, provenant du Beylick, et de tous autres réunis au domaine par des arrêtés ou ordonnances rendus antérieurement à la promulgation de la présente loi ; 3° Des biens sequestrés qui auront été réunis au domaine

CHAPITRE II.

DOMAINE PUBLIC MARITIME ET MILITAIRE.

§ 1. — Domaine maritime.

L'article 1er de la loi du 1er octobre 1790 indique, comme faisant partie du domaine public, les rivages, lais et relais de la mer. Il ne parle pas, ni le Code non plus, de la mer elle-même. Le droit des gens ne donne pas de suffisantes lumières pour déterminer jusqu'à quel point les nations sont réellement maîtresses des eaux qui s'étendent le long de leurs côtes, car, outre qu'il varie selon les temps, il s'occupe plutôt de l'empire que du domaine. On paraît d'accord pour étendre à 10 kilomètres environ l'exercice du droit de souveraineté d'un peuple sur sa mer et y assujettir les golfes qui ne présentent pas une ouverture

de l'État, dans les cas et suivant les formes prévus par l'ordonnance du 31 octobre 1845; 4° Des bois et forêts, sous la réserve des droits de propriété et d'usage régulièrement acquis avant la promulgation de la présente loi.

Des règlements d'administration publique détermineront le mode d'exercice des droits d'usage.

Art. 5. Les mines et minières sont régies par la législation générale de la France.

Art. 6. Les biens dépendants du domaine de l'Etat pourront être aliénés, échangés, concédés, donnés à bail ou affectés à des services publics dans les formes et aux conditions qui seront ultérieurement déterminés par la loi.

Art. 7. Chaque année le ministre rend compte à l'Assemblée législative, de l'état du domaine national en Algérie et lui fait connaître le nombre, la nature et l'importance des immeubles aliénés, affectés à des services publics ou concédés.

Titre II. — *Du domaine départemental et du domaine communal.*

Art. 8. Le domaine départemental se compose :

1° Des édifices et bâtiments domaniaux qui sont ou seront affectés aux différents services de l'administration départementale ; 2° Des biens meubles et immeubles et

d'une plus grande étendue. Cette souveraineté, appliquée à nos droits de douane, est devenue une propriété véritable [1].

Un relèvement hydrographique fait avec soin a donné les chiffres suivants pour le développement des frontières de mer de la France : sur la mer du Nord, de la frontière de Belgique au cap Gris-Nez, 72 kilomètres 28 ; sur la Manche, du cap Gris-Nez à la pointe d'Argenton, 978 k. 65 ; sur l'Océan, de la pointe d'Argenton à la frontière d'Espagne sans pénétrer dans la Gironde, 1,024 k. 98 ; sur la Méditerranée, de la frontière d'Espagne au Var, 678 k. 47. Total, 2,754 k. 47, non compris la frontière du comté de Nice.

Les étangs et marais d'eau salée ont été assimilés à la mer par la loi des finances du 1er mai 1822 qui y a supprimé le droit de pêche perçu par l'État sur les eaux douces et par les règlements de police de la pêche maritime, mais ce ne sont pas des dépendances naturelles du domaine public, ce sont des parties réelles du territoire exploitable utilement, soit par l'État, soit par les particuliers ; et il est souvent de l'intérêt du pays qu'on les supprime. On ne doit pas, pour ces raisons, les incorporer au domaine public inaliénable.

Il est rare que le sol occupé par des marais salants fasse partie du domaine public. Presque tous ne sont que des propriétés privées. Ceux qui n'appartiendraient pas à des propriétaires particuliers doivent être compris dans le domaine de l'État, en leur qualité de parties productives du domaine général.

L'ordonnance de 1681 a réputé rivages de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves [2]. Cette règle est bonne à prendre, puisqu'il en faut une pour fixer la limite où commence la mer à l'embouchure des cours d'eau ; mais il reste à bien apprécier

des droits attribués aux départements par la législation générale de la France.

ART. 9. Le domaine communal se compose :

1° Des édifices et bâtiments domaniaux qui sont ou seront affectés aux services de l'administration communale ; 2° Des biens déclarés biens communaux, et des droits conférés aux communes par la législation générale de la France ; 3° Des biens et des dotations qui sont ou qui pourront être attribués aux communes par la législation spéciale de l'Algérie. »

[1] On l'a étendue aussi jusqu'à 4 lieues (16 kilomètres) des côtes.

[2] Dans la Méditerranée, c'est le plus grand flot d'hiver. On devrait l'écrire nettement dans la loi, si on en faisait une pour fixer définitivement l'étendue et les droits du domaine.

ce que l'on doit entendre par le flot, car l'action du flux et du reflux se fait sentir assez haut dans les fleuves et dans les rivières et il ne s'agit évidemment que de marquer le point qu'atteint le flot salé. Or, ce point ne peut être marqué qu'à la suite d'études spéciales ; il n'est pas pour tous les lieux à une égale distance de la vraie masse de la mer et dans un lieu particulier il varie encore d'une époque à l'autre. On n'a pu formuler un règlement général de délimitation et ce sont des décrets qui, pour chaque cours d'eau, fixent la limite des deux espèces d'eaux ; mais ces décrets qui servent principalement à la police de l'inscription maritime ou de la navigation, ne sont point conçus toujours dans le même esprit et ne peuvent pas être ramenés tous à un même plan descriptif du domaine maritime. Ce serait à une commission scientifique plutôt qu'à l'autorité administrative de relever sur tout le littoral les points géographiques et géologiques où le flot d'eau douce dépasse la frontière que la mer eût formée si elle y eût seule arrosé la terre. On n'a encore de limites marquées que sur quelques parties des côtes ; on ne possède pas la description complète du domaine public de mer.

Le domaine public maritime est, nous l'avons dit, inaliénable par excellence. Néanmoins l'intérêt du pays demande qu'il soit non pas aliéné, mais cédé quand il est possible de transformer en terres cultivables une partie du sol que recouvrent les eaux salées. Il y a profit pour l'agriculture dans ces desséchements, dans ces atterrissements artificiels et le domaine public n'en est pas amoindri, car les côtes se reforment ailleurs.

Le contraire des conquêtes faites sur la mer par la propriété privée, c'est l'envahissement par les eaux salées de terrains qui ne faisaient partie ni du domaine public, ni du domaine de l'État. Le propriétaire est dépossédé par la nature elle-même, sans aucun recours contre personne et le domaine public lui succède alors, mais il est évident que si la mer après avoir paru submerger le sol pour toujours, se retire et le laisse libre, le propriétaire pourra reprendre son fonds, au moins dans les limites de temps qui sont admises en droit pour la prescription des biens.

Lorsqu'au lieu de ronger les rivages la mer y dépose des sables et des débris qui peu à peu forment un sol, ces atterrissements que l'on nomme les lais et relais de mer font, d'après le Code, partie intégrante du domaine public. On les classait

avant 89 parmi les petits domaines aliénables et l'on aurait dû les rattacher au domaine de l'État, car ce ne sont plus des rivages, ce sont des terres cultivables, propres à devenir des propriétés privées et qui en effet le deviennent, puisque aux termes de la loi du 16 septembre 1807, l'État les aliène véritablement et n'en concède pas seulement la jouissance.

La loi que nous citons emploie bien le mot « concéder » et non le mot « aliéner, » mais, en fait, l'État s'en dépossède réellement lorsqu'après avoir pris l'avis du ministre de la marine l'administration, les cède directement, comme le permet l'avis du conseil d'État du 17 janvier 1854, ou les met aux enchères, comme le veut une décison du 4 décembre 1841. On pourrait conclure de la faculté laissée à l'État d'aliéner les lais et relais de mer à la prescriptibilité de cette part du domaine public. C'est l'opinion de la majorité des jurisconsultes; ce n'est pas celle de l'administration des domaines [1].

Voici le texte de la loi du 16 septembre 1807 : « Le gouvernement concédera, aux conditions qu'il aura réglées, les marais, lais, relais de la mer, le droit d'endiguage, les accrues, atterrissements et alluvions des fleuves, rivières et torrents, quant à ceux de ces objets qui forment propriété publique ou domaniale [2]. » Les parties concédées restent, à notre avis imprescriptibles [3].

De 1807 à 1835 le gouvernement n'avait concédé que 5,078 hectares de lais et relais, dont 126 seulement à titre gratuit. La

[1] V. Gaudry, *Traité du Domaine*, t. I, p. 191 (1862).

[2] Pour la garantie des intérêts de l'État, aucune concession n'est faite, sans qu'il y ait eu : des plans levés, vérifiés et approuvés par les ingénieurs des ponts-et-chaussées; un mesurage et une description exacte, avec l'évaluation en revenu et en capital; une enquête administrative *de commodo* et *incommodo* ; un arrêté pris par le préfet, après avoir entendu les ingénieurs des ponts-et-chaussées, ainsi que le directeur des domaines, et de plus le directeur du génie militaire, lorsque les objets à concéder sont situés dans la zone des frontières ou aux abords des places fortes ; un avis donné respectivement par les directeurs généraux des ponts-et-chaussées et des domaines ; un avis donné par le ministre de la guerre, chargé de veiller à la défense du territoire ; et enfin sans un examen, en conseil d'Etat, de la demande de concession et des charges et conditions proposées de part et d'autre. (Ordonnance du 23 septembre 1825.)

[3] Ce n'est pas l'avis général, nous venons de le dire, mais nous tenons à la doctrine qui veut qu'aucune partie du domaine public ne soit aliénée à titre définitif et ne devienne prescriptible autrement que par l'effet d'une loi. De plus il peut arriver que des lais et relais de mer qu'il a été utile de mettre en culture, soient replacés dans le domaine maritime pour le service général de la navigation.

plus grande partie (3,900 hectares) avait été mise aux enchères. Depuis 1835, les demandes en concession ont été plus nombreuses, mais sans devenir très-importantes pour le revenu qu'elles donnent au Trésor [1].

Il n'y a point de rapport entre les dunes et les lais et les relais de la mer. Les dunes sont des sables que les flots et les vents accumulent non pas seulement sur le rivage qui est domaine public, mais sur des propriétés privées dont elles anéantissent l'utilité. Quoiqu'elles deviennent à leur tour la propriété de ceux dont elles couvrent les biens, l'État, dans l'intérêt général de tous les possesseurs de terres situées près de la mer, a dû recourir au droit de souveraineté qui lui est délégué par la nation, et il a en conséquence pourvu à ce qu'elles fussent fixées par des plantations; mais il n'agit ainsi que comme administrateur de la communauté des citoyens et non comme protecteur du domaine public [2].

La mer est essentiellement domaine public, et on ne saurait voir dans les produits éventuels qu'elle procure une raison pour contredire la définition qui dit que le domaine public est improductif par nature comme il est inaliénable et inviolable par nécessité. Les poissons, les herbes marines et les épaves que les flots mettent à la disposition des riverains, ne sont pas d'ailleurs l'objet d'une exploitation régulière, ainsi que le bois des forêts ou les fruits des terres cultivées. Si l'État ou les particuliers les recueillent, c'est qu'il serait déraisonnable de les laisser perdre, comme de ne pas naviguer sur ces flots ou de ne pas employer la force de l'eau courante des rivières. Ces produits ne forment pas un revenu véritable, mais une richesse variable et, pour ainsi dire, indépendante de l'homme.

Les épaves ou débris n'ont pas été laissées aux riverains. L'État se les réserve et la loi du 22 mai 1816 les affecte à l'une des caisses particulières qu'il n'est pas nécessaire ici de distin-

[1] *Concessions de lais et relais de mer* effectuées en 1863 et en 1864.

1er Semestre 1863. — 21 mèt. 84 cent. cédés pour 21 fr. 84 c.; 507 mèt. 64, cédés pour 5,006 fr. 40 c.; une étendue non déterminée, pour 780 fr.

2e Semestre. — 64 ares 30 cent., cédés pour 75 fr.

1er Semestre 1864. — 38 hect. 16 ares 91, cédés pour 4,120 fr. 71; 46 hect. 52 ares 74, cédés pour 4,652 fr. 14; une parcelle indéterminée, pour 102 fr. 58.

[2] Les travaux de fixation et d'ensemencement des dunes, ont, en 1863, compris une étendue de 2,000 hectares. (V. pour plus de détails le chapitre du Domaine communal).

guer des autres caisses du Trésor public, celle des Invalides de la marine.

L'ordonnance du mois d'août 1681, confirmée par le décret du 4 juillet 1853, attribue généralement aux habitants des communes riveraines de la mer le droit de récolter le goémon et les varechs attenant au rivage au devant de leur territoirs et découverts lors des basses mers d'équinoxe, c'est-à-dire faisant partie, non du domaine de l'Etat, mais du domaine public proprement dit. Des décrets particuliers ont fait la même concession au profit de quelques communes qui ne sont pas riveraines de la mer [1]. Ce droit ne peut devenir irrévocable par la possession et l'usage, et ce n'est pas à l'autorité judiciaire d'en connaître.

Si les herbes poussent en mer libre, riverain ou non, quiconque veut s'en servir peut les aller récolter.

La pêche en mer domaniale n'est permise qu'aux riverains. C'est un gagne-pain que la nation leur laisse pour les dédommager des charges exceptionnelles qu'ils supportent pour le service de la marine militaire.

On appelle petite pêche ou pêche côtière celle qui se fait sur les côtes et à l'embouchure des fleuves [2]. Elle a été réglée par diverses lois et notamment par l'ordonnance de 1681, par la loi du 15 avril 1829 et par la loi du 9 janvier 1852. Les marins inscrits sur les registres de la marine militaire ont seuls le droit de la pratiquer, mais seulement jusqu'au point où s'étend l'eau salée. Les limites de la petite pêche de mer ont été fixées, pour l'Océan, par quatre décrets du 4 juillet 1853.

Il y a une autre pêche côtière qui ne se fait pas de la même façon et qui n'emploie pas de bateaux à la voile.

La pêche maritime sédentaire et l'exploitation de parcs sur les rivages intéressent immédiatement le domaine public, puisque la conservation des côtes et la navigation peuvent en recevoir du préjudice. Les titres des propriétaires sont, en cette matière,

[1] En 1793, tous les habitants du territoire étaient autorisés à recueillir ces herbes pour en faire des engrais.

[2] La pêche côtière comprend non-seulement la pêche du poisson frais, mais celle du hareng, du maquereau et d'autres poissons qui se salent.

Les produits de la pêche côtière ont donné, en 1852 une somme de 23,700,000 fr. à partager entre 12,128 bateaux, montés par 49,641 hommes. En 1862, le chiffre du produit a été de 33,245,381 fr. pour 14,473 bateaux et 54,238 pêcheurs. Telle est la valeur des produits de mer que la loi réserve aux marins inscrits.

sévèrement examinés, et la jouissance des licences accordées temporairement est réglementée avec le soin de détail le plus exact.

Les madragues installées pour la pêche des grands poissons dans la Méditerranée ne peuvent l'être qu'en vertu d'une autorisation du ministre de la marine, et seulement à titre d'usage. Comme pour certaines pêches sédentaires de l'Océan, l'État en tire un revenu par le bail à ferme. Le domaine public n'étant nulle part susceptible d'une concession proprement dite ni d'amodiation, il faudrait, pour la parfaite régularité des choses, que les autorisations soient données gratuitement. Il en est de même des bourdigues, sortes de cages de roseaux placées pour arrêter les poissons sur les canaux qui vont de la mer aux étangs salés, et des parcs à coquillages, mais les propriétaires ne paient aucune redevance au Trésor.

Dans leur désir de voir la pêche sédentaire créer partout des parcs et multiplier les ressources alimentaires, des écrivains ont fait trop bon marché de la nécessité où est un pays de protéger par des lois et par des règlements l'inviolabilité de sa frontière maritime. Que l'on critique l'institution de l'inscription des marins, c'est là un débat qui ne touche qu'à la politique [1]; mais s'il y a un grand intérêt à rendre plus nombreux les

[1] « La domanialité maritime est-elle en harmonie avec notre siècle ? — Non, car : 1° elle porte l'empreinte de la féodalité ; 2° elle est funeste à l'industrie.

Ce domaine est le patrimoine exclusif des marins ; ils ont seuls le droit d'y naviguer, d'y pêcher, de le cultiver. Malheur à quiconque, n'étant pas inscrit, se permettrait de demander à la mer une bien minime partie des trésors inépuisables qu'elle récèle ! D'après l'article 11 du décret sur les pêches, la pêche même à la ligne, même sur les jetées, lui est formellement interdite. *Dura lex, sed lex.* Et voilà comment un domaine public n'est pas public. Un contre-sens sert de base à l'inscription maritime. Mais nos chers marins jouissent-ils en paix de ce patrimoine, c'est-à-dire du bénéfice exclusif des choses de la mer ? Nous avons le regret de constater que la domanialité maritime n'est qu'une espèce de féodalité. La féodalité donnait jadis le triste spectacle de grands domaines appartenant à des seigneurs qui les faisaient exploiter par des serfs appelés vilains. Terres et serfs, tout appartenait au seigneur. Chose étrange ! la Révolution qui, au nom des grands principes de liberté et d'égalité proclamés dans nos constitutions modernes, donna la mort à la féodalité proprement dite, a consacré la féodalité maritime par le décret du 3 brumaire an IV, en vertu duquel le système des classes créées par Colbert a pris le nom d'inscription maritime.

Cette institution agit en maîtresse absolue de la mer et tient ce langage par ses actes : « Ce domaine est à moi. J'en ai le monopole ; il m'appartient, quiconque y travaillera, sera par le fait ma chose, mon bien et comme ma propriété. Il paiera de

dépôts, les pacages, les huîtrières artificielles, qui déjà en 1863 étaient au nombre de 32,000 sur une étendue de 4,500 hectares, il y a un intérêt non moins grand à ce que le rivage de mer ne soit pas aliéné. L'industrie privée ne prospère, il est vrai, que lorsqu'elle est maîtresse absolue de ses établissements. On demande par conséquent qu'il ne lui soit pas concédé à titre temporaire, mais vendu définitivement assez d'espace pour suffire à la mission que la science de la pisciculture lui donne. Nous n'admettons pas que le système de la concession temporaire l'empêche de travailler avec profit, et, en présence d'une nécessité comme celle de l'inaliénabilité absolue du domaine public maritime, il faut qu'elle s'en contente. Les usines installées sur les cours d'eau font leur ouvrage depuis longtemps sans qu'on se soit aperçu que la situation qui leur est faite par la loi et qui est la même que celle des pêcheries sédentaires restreignait leur activité.

Quoi qu'il en soit, tel est le domaine de mer, telle est la ligne sur laquelle la France a trouvé à établir ses ports de guerre qui sont, on le sait, au nombre de cinq : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, ses ports de commerce et toute l'utile organisation des feux qui éclairent les côtes, des bouées et des balises qui en signalent les dangers, des fortifications qui ajoutent à leurs défenses naturelles, et des signaux qui font de toutes parts circuler les avis et les ordres.

Administrativement le territoire de la maritime France a été divisé en arrondissements dirigés par des préfets maritimes, qui, d'abord au nombre de six (arrêté du 7 floréal an VIII), sont au nombre de cinq depuis les ordonnances du 29 novembre 1815 et du 14 juin 1844.

L'arrondissement de Cherbourg comprend les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de la Seine-Inférieure, de l'Eure, du Calvados et de la Manche. L'arrondissement de Brest, les départements du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord. L'arrondissement de Lorient, les départements du Morbihan et de la Loire-Inférieure. L'arrondisse-

sa liberté le privilége que je lui donnerai. » N'est-ce pas la féodalité ? Elle a ses seigneurs d'autrefois, et, à côté d'eux, ce qu'on appelait jadis les vilains, comme ne le prouve que trop un livre qu'un écrivain distingué a publié dernièrement sous ce titre : *Servage des gens de mer*. » C'est le livre de M. Bénard (M. l'abbé Mouls, *Journal des Économistes*, n° de septembre 1863).

ment de Rochefort, les départements de la Vendée, de la Charente-Inférieure, de la Gironde, des Landes et des Basses-Pyrénées. L'arrondissement de Toulon, les départements des Alpes-Maritimes, du Var, des Bouches-du-Rhône, du Gard, de l'Hérault, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de la Corse. Total 24 départements.

Quand la loi dit que les ports sont du domaine public, elle entend par là le port naturel et les ouvrages et constructions qui sont devenus port et domaine public par destination.

Nous n'avons donc rien à dire ici du matériel qui, avec les ports eux-mêmes, forme la richesse maritime du pays.

Sur les 400 ports maritimes que l'administration des ponts-et-chaussées à classés sur la nomenclature officielle de 1839 et qui sont situés : 86 dans la Manche, 231 sur l'Océan, 83 dans la Méditerranée, de telle sorte qu'il y en a 145 sur les bords mêmes de la mer, 79 sur le littoral des îles et 176 dans les parties maritimes des fleuves, on en compte à peu près la moitié qui ne sont que de simples stations de pêche. L'administration des finances ne relève les chiffres du tonnage de la navigation que dans 230 de ces ports et on ne répartit qu'entre 200 les fonds consacrés annuellement à l'entretien et à l'amélioration des ports de France [1].

[1] Nomenclature des ports de commerce d'après le tableau des douanes.

Mer du Nord. — Gravelines, Dunkerque, Calais.

Manche. — Boulogne, Étaples, Abbeville, le Crotoy, Saint-Valery-sur-Somme, le Hourdel, Eu, le Tréport, Dieppe, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp, le Havre, Rouen, Harfleur, Caudebec, Duelair, Croisset, la Bouille, Quillebœuf, Pont-Audemer, Honfleur, Trouville, Dives, Ouistreham, Caen, Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Carentan, Saint-Waast, Barfleur, Cherbourg, Omonville, Diélette, Port-Bail, Saint-Germain-sur-Ay, Régnéville, Granville, le Vivier, la Houlle, Saint-Malo, Saint-Servan, Saint-Suliae, Dinan, Plouër, le Guildo, Plancoët, Erquy, Dahouet, le Legué, Binic, Portrieux, Paimpol, Lezardrieux, Pontrieux, Tréguier, Perrus, Lannion.

Océan. — Morlaix, Roscoff, Plouescat, Paluden, l'Averbaeh, Portzall, le Conqnet, Brest, Landerneau, Faou, Port-Launay, Camaret, Morgat, Douarnenez, Audierne, Pont-Croix, Pont-l'Abbé, Quimper, Concarneau, Pontaven, Douélan, Quimperlé, Kernevel, Lorient, Hennebon, Port-Louis, Etel, Palais, Portaliguen, Carnac, la Trinité, Auray, Locmariaquer, Larmorbaden, Port-Navalo, Ile d'Arz, Quatre-Vents, Sarzeau, Vannes, Penerf, Billiers, Tréhiguier, la Roche-Bernard, Redon, Rosais, le Croisie, le Poulignen, Chantenay, la Basse-Indre, Nantes, Saint-Nazaire, Pornie, Bourgneuf, Paimbœuf, Bouin, Beauvoir, Noirmoutier, la Barre-de-Mont, Saint-Gilles, les Sables, l'Aiguillon, Morieq, Luçon, l'Ile-d'Yeu, Loix, Ars, la Flotte, Saint-Martin, Marans, La Rochelle, Rochefort, Charente, Saint-Pierre, le Château, Marennes,

Classés par ordre d'importance et au point de vue de la navigation commerciale, les principaux sont : celui de Marseille qui figure au tableau de la navigation pour 3,100,000 tonnes (en 1858), celui du Havre qui compte 2,100,000 tonnes, celui de Bordeaux qui en compte 1,150,000 ; puis, de 700,000 à 200,000 tonnes, les ports de Nantes, de Rouen, de Dunkerque, de Cette, de Calais, de Dieppe, de Boulogne, de Toulon, de Caen, de Honfleur, d'Arles, de Brest. Il est bien entendu que les transports militaires ne sont pas compris dans les chiffres qui servent à classer ainsi les ports.

Après ceux qui viennent d'être énumérés se placent, avec un tonnage de 200,000 à 100,000 tonnes, les 12 ports de Cherbourg, La Rochelle, Saint-Malo, Rochefort, Tonnay-Charente, Blaye, Saint-Nazaire (celui-ci grandit tous les jours), Granville, Lorient, Bastia, Bouc et Bayonne; puis 12 autres ports qui comptent de 100,000 à 50,000 tonnes. Le surplus n'offre qu'une navigation moins considérable, mais tel port qui n'a presque aucune importance commerciale en a souvent une très-grande pour l'abri qu'il offre contre les dangers de la mer et d'ailleurs, il n'en est pas qui ne soit un asile de pêcheurs, c'est-à-dire une pépinière de marins digne de la protection et des soins de l'État.

Parmi les travaux anciennement ordonnés qui, en 1860, restaient encore à terminer et pour l'achèvement desquels on jugeait nécessaire une somme de 10 millions, on peut signaler le nouveau port de l'anse Saint-Nicolas à Bastia, établi avec le concours de la ville, le nouveau bassin à flot de La Rochelle, les ouvrages d'amélioration de Dieppe, du Tréport, de Saint-Valery-en-Caux, de Honfleur, de Port-en-Bessin, de Saint-Waast, de Lorient, de Redon, des Sables d'Olonne, de Tonnay-Charente, de la pointe de Grave, de Bandol et

Bordeaux, Grande-Eguille, Saujou, la Tremblade, Mortagne, Blaye, Plaigne, Libourne, Pauillac, la Fosse, le Verdon, Arcachon, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz.

Méditerranée. — Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres, Collioure, Barcarès, Saint-Laurent, la Nouvelle-Agde, Cette, Aigues-Mortes, Arles, Port-de-Bouc, Marseille, Cassis, la Ciotat, Bandol, Ambiers, la Seyne, Toulon, Porquerolles, les Peschiers, les Salins d'Hyères, Lavandou, Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Saint-Raphaël, Cannes, Golfe Juan, Antibes, Nice, Menton, Villefranche, Saint-Ospice, Calvi, Ile-Rousse, Saint-Florent, Canari, Centuri, Barcaggio, Macinaggio, Porticciolo, Bastia, Venzolasca, Cervione, Calzarello, Solenzara, Porto-Vecchio, Bonifacio, Propriano, Ajaccio, Sagone, Piana.

le canal maritime qui relie le port de Bouc à l'étang de Berre.

En 1860, on venait à peine d'entreprendre d'autres grands travaux décrétés récemment, comme le port Napoléon qui doit donner au commerce de Marseille une surface d'eau abritée à peu près égale à celle dont il a disposé jusqu'ici ; comme la grande écluse des transatlantiques et la forme de radoub de fort échantillon, au Havre ; le nouveau bassin à flot de Boulogne, le port Napoléon de Brest ; le canal maritime relié à la gare des chemins de fer, à Cette ; le bassin à flot mis en communication avec la voie ferrée à Rochefort ; la jetée à claire-voie destinée à rompre la barre de l'Adour, à Bayonne ; l'alimentation du canal maritime de Caen à la mer ; les quais de Saint-Malo ; la nouvelle écluse de Fécamp ; l'amélioration du chenal de Carentan et de Noirmoutier et la reconstruction du môle de Port-Vendres. Tels étaient les ouvrages entrepris dont une somme de 50 millions devait payer la dépense.

On prévoyait en outre qu'il faudrait agrandir les établissements maritimes de Marseille, élargir le chenal et l'avant-port du Havre, construire de nouveaux quais à Bordeaux, donner de plus amples dimensions aux bassins à flot de Dunkerque et de Saint-Nazaire, améliorer diverses parties des ports de second ordre et créer des ports de refuge sur le littoral si dangereux du golfe de Gascogne, par exemple dans le bassin d'Arcachon, au cap Breton et à l'anse de Saint-Jean-de-Luz. A toutes ces prévisions qui ne laissent de côté aucun besoin à satisfaire, correspondra dans un temps donné une dépense d'environ 80 millions. L'administration proposait en 1860 d'allouer pour l'exécution de tous ces travaux, y compris ceux des phares et du balisage, une somme de 35 millions prise sur le reliquat de l'emprunt de guerre de 1859.

Ces travaux ont été entrepris ou préparés.

Dans le cours de l'année 1863 la somme dépensée a été de 11 millions. Le 1er janvier 1864, il restait à dépenser 99,200,000 fr. pour l'achèvement des travaux décrétés du service de la navigation maritime [1].

[1] Les crédits extraordinaires de 1863 ont été appliqués à l'amélioration de 46 ports, à l'éclairage et au balisage des côtes. Les ports où ont été faits les travaux importants sont : celui de Marseille qui, réduit jusqu'en 1844 à un bassin de 29 hectares, devait offrir, avec le bassin de la Joliette terminé en 1855 et les nouveaux bassins Napoléon, du Lazaret et d'Arrenc, décrétés le 24 août 1859, une surface d'eau de

Les phares et les feux fixes qui éclairent les côtes n'ont pas été compris dans l'énumération des choses qui sont le domaine public maritime, mais il est certain qu'il faut les y placer, parce qu'ils sont comme les ports, comme les côtes mêmes, établis d'une manière permanente pour le service de tous, et qu'ils ne sont ni aliénables ni productifs de revenu.

Quand nos lois d'organisation ont été rédigées, les phares n'étaient ni aussi nombreux ni aussi utiles qu'à présent.

Naguère encore les phares ne donnaient probablement pas beaucoup plus de lumière que ceux de l'antiquité [1]. La première amélioration importante qu'ils aient reçue date de l'invention

90 hectares et un développement de quais de 9,055 mètres. Le décret du 29 août 1863 y ajoute un bassin de 46 hectares; — celui du Havre, celui de Bordeaux, celui de Dunkerque dont l'amélioration a été décrétée le 14 juillet 1861, celui de Cette, celui de Dieppe, celui de Boulogne, celui de Saint-Malo, et celui de Saint-Nazaire, qui a été plus que doublé par le décret du 5 août 1861, ordonnant l'exécution du bassin de Penhouet.

Ce n'est pas de nos jours que datent les grands travaux du service maritime, mais on ne les a jamais exécutés avec tant d'empressement ni sur une grande échelle. Comment évaluer les sommes dépensées rien que depuis un siècle pour enrichir le domaine public de mer? La seule digue de Cherbourg a coûté 67 millions. Prenons une époque qui ne soit ni trop éloignée, ni trop voisine. Au milieu du règne de Louis-Philippe, l'activité était déjà grande. Les comptes de la situation des travaux publics arrêtés le 31 décembre 1841, le font voir.

Un crédit de 22,440,000 fr. avait été alloué sur le fonds extraordinaire du Trésor public, par trois lois datées du 19 juillet 1837, pour l'amélioration de 22 ports maritimes de commerce. La loi du 21 juin 1838 avait ouvert en outre un crédit de 2,860,000 fr. pour l'amélioration de six autres ports. Plus tard une loi du 9 août 1839 avait affecté un crédit de 40,660,000 fr., aux travaux d'amélioration de 17 ports, parmi lesquels il en est trois qui figuraient déjà dans les lois du 19 juillet 1837. Une loi du 6 juillet 1840, avait ouvert un crédit supplémentaire de 240,000 fr. pour le port de Cannes, et de 160,000 fr. pour celui du Tréport. Enfin, une loi du 11 juin 1841, avait ouvert un crédit extraordinaire de 2 millions pour le port de Saint-Malo, et de 570,000 fr. pour celui de Lorient.

En somme, 68,930,000 fr. ont été affectés en six ans à l'amélioration de 42 ports: Dunkerque, Calais, Boulogne, Saint-Valery-sur-Somme, le Hourdel, le Crotoy, Tréport, Dieppe, Fécamp, le Havre, Rouen, Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Saint-Servan, Brest, Landerneau, Lorient, Vannes, Redon, Palais (Belle Ile), le Croisic, Nantes, Saint Gilles, La Rochelle, Rochefort, Ribérou, Saint-Georges-du-Douhet (Oléron), la Perrotine (Oléron), le Château (Oléron), Pointe-de-Grave, Bayonne, Port-Vendres, Cette, la Ciotat, Marseille, Toulon, Cannes, Ajaccio (Corse), Ile Rousse (Corse).

Le 31 décembre 1841, il avait été mis à la disposition du service, 38,990,656 fr., et dépensé 36,303,995 fr.

[1] V. Arago. *Notices scientifiques* (Fresnel).

de la lampe à double courant d'air d'Argant. L'emploi des miroirs paraboliques et des mécanismes tournants fut une autre amélioration d'une grande valeur. Mais c'est surtout quand Fresnel eut trouvé les lentilles à échelons qu'ils devinrent de véritables appareils de salut pour les navigateurs. Il était arrivé à produire une lumière égale à celle de trois ou quatre mille lampes. Le mémoire dans lequel Fresnel exposa les résultats de ses travaux, parut en 1821. Son premier appareil lenticulaire fut placé en 1822 sur la tour de Cordouan.

Les phares de Fresnel, moins coûteux et d'un entretien plus facile que les phares à miroirs dont ils ont 8 ou 10 fois la puissance, procuraient déjà en 1830 une économie de 500,000 fr. par an à l'État.

C'est en 1825 que la commission des phares, grâce aux découvertes de Fresnel, put arrêter les dispositions générales de l'éclairage du littoral de la France. Il n'existait alors que 15 phares debout et allumés, et on proposait d'en élever 83.

En 1833 il restait 28 phares de divers ordres à installer ou à reconstruire pour compléter l'exécution du programme.

De 1833 à 1841, on en a terminé 26.

Gravelines (Nord), 3e ordre.—Grisnez (Pas-de-Calais), 1er ordre. — Cayeux (Somme), 3e ordre. — Fécamp (Seine-Inférieure), 1er ordre. — La Pointe de Ver (Calvados), 3e ordre. — La pointe de Barfleur (Manche), 1er ordre. — Cap de la Hogue (Manche), 1er ordre. — Cap Carteret (Manche), 2e ordre. — Les Heaux de Bréhat (Côtes-du-Nord), 1er ordre. — L'île de Bas (Finistère), 1er ordre. — Ile de Sein (Finistère), 1er ordre. — Bec du Raz (Finistère), 1er ordre. — Penmarc'h (Finistère), 1er ordre. — Ile de Penfret (Finistère), 3e ordre. — Ile de Groix (Morbihan), 1er ordre. — Belle-Ile (Morbihan), 1er ordre. — Chassiron (Charente-Inférieure), 1er ordre. — Bassin d'Arcachon (Gironde), 1er ordre. — Biarritz (Basses-Pyrénées), 1er ordre. — Cap Béarn (Pyrénées-Orientales), 1er ordre. — Mont d'Agde (Hérault), 1er ordre. — La Camargue (Bouches-du-Rhône), 1er ordre. — Ile de Porquerolles (Var), 1er ordre. — Ile du Levant (Var), 3e ordre. — Cap Camarat (Var), 1er ordre. — Antibes (Var), 1er ordre.

On construisait alors le nouveau phare de Dunkerque (Nord), 1er ordre, dont le programme, objet de longues discussions, n'avait pu être arrêté avant 1838.

On avait ajourné le phare des Baleines, dans l'île de Ré (Charente-Inférieure), phare de 1er ordre, et on avait à construire le phare de Chauveau qui ne figurait point au programme de 1833.

En résumé, 45 phares, tant de l'ancien que du nouveau système, étaient allumés sur les côtes et 90 fanaux éclairaient, en 1840, les entrées des rades et des ports les plus fréquentés.

De nombreuses additions portaient en 1860 à 228 le nombre des feux allumés qui couvraient nos côtes, de sorte qu'en arrivant sur elles le navigateur en aperçoit toujours au moins un dont la disposition et la lumière lui indique sa situation en mer, et derrière ces phares sont placés des centaines de fanaux de moindre dimension qui le guident jusqu'au port. Nous disons que toutes nos côtes sont éclairées ainsi, mais il y avait jusqu'en ces derniers temps une fâcheuse exception pour les côtes désertes du golfe de Gascogne et pour la côte occidentale de la Corse. Quatre grands phares vont les éclairer, et un cinquième a dû être placé, à l'île d'Ouessant, sur le cap le plus avancé des côtes occidentales de la France. Ces cinq phares de premier ordre, dont la portée s'étend de 33 à 60 kilomètres, seront soutenus par dix phares de troisième ordre visibles de 25 à 50 kilomètres, pour signaler des écueils dangereux, et par 31 fanaux ou feux de port. La dépense de ce développement des lumières de nuit a été évaluée, en 1860, à 3 millions.

On voit dans le *Tableau des Phares du Globe*, du capitaine Legras, qu'à cette époque nous possédions, en y comptant les feux à réduire ou à remplacer, 279 phares, dont 59 d'une portée supérieure à la distance de 15 milles marins. Le nombre des feux fixes était de 225 et le nombre des feux tournants, de 59[1]. Nos feux de mer et les règlements dont ils sont l'objet ont servi de modèles à tous les peuples.

Les phares d'Ouessant, d'Hourtins, de Contis et du Grand Rouveau ont été terminés et allumés en 1863. A la fin de cette année on comptait en France 43 phares de premier ordre, 5 de second ordre, 35 de troisième et 186 fanaux ou feux de port.

[1] Il existait alors, sur toutes les mers, 2,159 phares dont 494 d'une portée supérieure à la distance de 15 milles. L'Angleterre en possédait 390, et les États-Unis 431. Ces deux pays seuls dépassaient notre chiffre, mais ils ont plus de côtes à éclairer.

La portée des phares de 1er ordre est habituellement de 35 à 50 kilomètres; celle des phares de 2e ordre, est de 28 à 33 kilomètres; celle des phares de 3e ordre de 24 à 26, et celle des phares de 4e ordre, dits feux de port ou fanaux, de 15 à 18 kilomètres.

Les plus beaux sont ceux de Dunkerque, de Calais, de la baie d'Étaples, de Barfleur, de Bréhat, d'Anderville, de Belle-Ile, du Four, du bassin d'Arcachon, de la Camargue et surtout celui de Cordouan, à l'embouchure de la Gironde, qui date du XVIe siècle et qui est un chef-d'œuvre d'architecture classé parmi les monuments historiques. Il s'élève de 72 mètres au-dessus des eaux. Tous ces ouvrages sont si bien entendus et si bien disposés que les navigateurs aiment mieux maintenant, sur la plus grande partie de nos côtes, atterrir la nuit que le jour[1].

Le balisage des côtes, complément indispensable de l'éclairage des phares et des fanaux, n'est pas aussi avancé. Un programme a été dressé en 1855 pour le compléter. Il y avait encore un million à dépenser en 1860 pour l'exécuter entièrement, c'est-à-dire pour joindre les indications nécessaires aux 727 balises, aux 307 amers et aux 256 bouées qui constituaient alors le matériel du balisage maritime.

En 1863 on a placé 15 tours-balises sur les côtes de la Bretagne, 9 balises en bois, 6 amers et 31 bouées. L'ensemble des ouvrages du balisage se composait au commencement de 1864 de 106 tours-balises en maçonnerie ou en fer, de 909 balises simples, de 380 bouées en tôle ou en bois et de 337 amers.

On a commencé en 1860 l'exécution d'une ceinture de postes télégraphiques et sémaphoriques destinés à relier entre elles et avec l'intérieur toutes les côtes de l'Empire sur l'Océan comme sur la Méditerranée.

Les balises, les bouées et les signaux ne sont pas des ouvrages fixes et permanents comme les phares. On pourrait donc les détacher du domaine public et les mettre dans le domaine de l'État, mais, pour l'ordre, il nous est permis sans doute de les joindre aux côtes dont ils complètent l'utilité.

[1] Placés dans les attributions du département de la marine, par le décret du 15 septembre 1792, les phares et fanaux ont été confiés par un décret du 7 mars 1806, à l'administration des ponts-et-chaussées qui relève du Ministère des travaux publics.

§ 2. — Domaine militaire.

Le domaine militaire a moins coûté dans ces derniers temps, car le plns fort du travail était fait avant 1789, et c'est Louis XIV qui a construit la plupart de nos places de guerre, au fur et à mesure qu'il étendait notre frontière vers l'est et vers le nord. Les forteresses de la République, c'étaient les poitrines de nos généreux soldats. L'Empire, égaré par les rêves d'un génie trop épris des anciens genres de gloire, entreprit des constructions coûteuses, mais en dehors de la ligne où notre territoire doit s'arrêter, et il a laissé à l'étranger les œuvres payées de notre argent. Depuis on a été plus sage, et quelquefois on n'a pas marchandé la dépense. Qu'importe que les fortifications de Paris aient coûté 150 millions. Elles sont debout, elles protégent Paris et dans Paris le cœur de la France qui, sûre de se mieux défendre, peut être, suivant son désir et l'intérêt public, ou pacifique ou guerrière.

On raisonne mal quand on proscrit toutes les dépenses militaires. D'ici à longtemps il y aura en Europe des armées. Il faut donc des arsenaux et des forteresses. Les économistes qui gémissent sans cesse sur l'improductivité des forteresses et des armées oublient que sans elles la révolution de 1789 eût été écrasée dans son germe, qu'en 1814 la France eût été démembrée, qu'elle eût été assaillie peut-être encore en 1840, et que le premier des intérêts de notre patrie, c'est son indépendance, c'est le sentiment de respect qu'elle inspire, dussent les peuples étrangers s'y méprendre et le tourner encore en jalousie et en haine. Ils oublient enfin que sans la France, forte et même redoutée, la plus grande partie des progrès qui forment l'héritage de la civilisation universelle ne seraient pas accomplis. Nous dirons dans ce livre tout ce que nous pensons de la guerre et de l'abus des dépenses militaires, mais jamais nous ne comprendrons que ce qui nous a faits si grands dans le passé soit une cause de regret et que ce qui nous a sauvés soit une ruine.

Le domaine militaire était placé à Rome au-dessus de toutes

les parties du domaine public. On le divinisait chez cette race guerrière, si longtemps menacée dans son existence nationale, et ensuite si jalouse de dominer sûrement l'univers. On le voit dans les Institutes : « *Sanctos dicimus quia pœna capitis constituta est in eos qui aliquid in muros deliquerint.* » Nous le considérons, nous aussi, comme plus inviolable qu'aucun autre et quoiqu'il ne soit pas accessible à tous, il est public au plus haut degré, par sa destination de défense et de protection commune.

La nature a quelquefois désigné les lieux où le domaine militaire devait être établi ; elle ne l'a pas formé elle-même presque en entier, comme le domaine maritime. La volonté et la main de l'homme y ont fait davantage, mais il est aussi immuable que s'il existait antérieurement aux lois sociales et avait préparé la vie de la nation.

Pour qu'un espace de terre, pour qu'un ouvrage tienne au domaine public militaire et s'y incorpore, il est de nécessité que sa destination soit perpétuelle, et l'on ne classera pas parmi les biens de ce domaine les terrains ou les édifices qui ne sont employés que temporairement au service de la guerre.

La loi de 1791 (8-10 juillet) comprend dans les terrains militaires les remparts, fossés, parapets, chemins couverts, esplanades, glacis, ouvrages avancés, terrains vides, canaux, flaques ou étangs dépendant des fortifications, les lignes, redoutes, batteries, retranchements, digues, écluses, canaux et francs-bords, qui suivent des lignes militaires ou qui en tiennent lieu.

L'article 540 du Code dit plus brièvement : les portes, murs, fossés, remparts des places de guerre et des forteresses.

Les terrains compris entre le pied des talus des remparts et une ligne tracée du côté de la place, à quatre toises (huit mètres) du pied du talus, sont considérés comme terrains militaires. S'il n'y a point de rempart, mais un simple mur de clôture, la ligne intérieure est à cinq toises du parement extérieur du parapet de ce mur. La loi place aussi dans le domaine de la défense publique les établissements et logements militaires, ainsi que leurs ameublements et ustensiles ; mais tout ce qui est meuble ne peut être domaine public qu'artificiellement.

Le produit des récoltes faites accidentellement ou habituellement sur les terrains militaires, était attribué d'abord au Trésor ; de 1811 à 1832 il fut réservé pour l'alimentation de la caisse des Invalides. Cette caisse particulière ayant été supprimée par la

loi du 21 avril 1832, c'est de nouveau le Trésor qui recueille les produits utiles du domaine militaire [1].

Dans ces derniers temps on a utilisé quelques terrains des fortifications, par exemple ceux de Lille, en petits jardins, qui donnent des légumes aux troupes. Il n'y a là rien que de naturel et l'État gagne tout ce qui améliore la condition de ceux qui le servent, sans que le domaine y perde grand'chose.

On a vu, au chapitre qui traite du domaine public en général, que toutes les propriétés particulières se meuvent autour de lui, absolument libres partout où l'intérêt de la société le permet, mais dépendantes dès que cet intérêt l'exige. C'est ainsi que les biens qui avoisinent le domaine militaire subissent un assujettissement.

On a divisé en trois zones les terrains situés autour des places et des postes auxquels ce voisinage impose des servitudes spéciales. La première s'étend à 250 mètres : on n'y peut ni bâtir, ni planter même une haie vive. La seconde, à 487 mètres ; près des places de premier ordre, il n'y peut être élevé que des constructions sans pierre ni brique ; près des places du second ordre on peut y bâtir à son gré, mais, à la déclaration de l'état de guerre, tout peut être démoli sans indemnité. La troisième embrasse un rayon de 584 mètres autour des postes, et de 974 mètres autour des places. Il est défendu d'y remuer, d'y creuser, d'y exhausser le sol et d'y tracer des routes et des chemins autrement que sur l'avis et sous la direction du génie.

Sans les comprendre dans le domaine, on a donné le nom de « zones des frontières » à des territoires que leur situation géographique distingue des propriétés privées ordinaires. L'intérêt de la défense publique les assujettit elles aussi à des servitudes, comme si elles avoisinaient des places ou des postes. Il y a donc un domaine militaire idéal placé à côté d'elles.

Voici la distribution des places de guerre de la France, réparties administrativement en 24 directions gérées par le corps du Génie :

Direction de Paris. — Paris, divisé en deux sections intra-muros, la rive droite et la rive gauche, et en quatre sections extra-muros, le sud, l'est, le nord et l'ouest. — Saint-Germain,

[1] En 1862, le produit de l'affermage de terrains des fortifications a été de 664,042 fr. 33 et de 660,321 fr. en 1863, non compris 89,982 fr. 09 de produits divers,

Versailles, Rambouillet, Compiègne, Beauvais, Melun, Fontainebleau, Joigny, Auxerre, Meaux, Provins, Troyes, Chartres, Châteaudun, Dreux, Orléans.

Direction du Havre. — Le Havre, Dieppe, Rouen, Vernon, Évreux, Le Bec-Hellouin, Caen, Alençon.

Direction d'Arras. — Arras, Bapaume, Béthune, Saint-Venant, Abbeville, Amiens, Doullens, Péronne, Ham.

Direction de Saint-Omer. — Saint-Omer, Ardres, Aire, Calais, Boulogne, Montreuil, Hesdin, Dunkerque, Bergues, Gravelines.

Direction de Lille. — Lille, Douai, Cambrai, Valenciennes, Bouchain, Le Quesnoy, Condé, Maubeuge, Landrecies, Avesnes.

Direction de Mézières. — Mézières, Sedan, Givet, Rocroi, Laon, Guise, La Fère, Soissons, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-Français.

Direction de Langres. — Langres, Chaumont, Bourbonne, Montmédy, Stenay, Verdun, Commercy, Bar-le-Duc, Sampigny, Saint-Mihiel.

Direction de Metz. — Metz, Bitche, Sarreguemines, Saint-Avold, Thionville, Longwy, Toul, Nancy, Pont-à-Mousson, Marsal, Lunéville, Phalsbourg, Sarrebourg, Épinal.

Direction de Strasbourg — Strasbourg, La Petite-Pierre, Lichtemberg, Haguenau, Wissembourg, Lauterbourg, Schelestadt, Neuf-Brisach, Colmar, Huningue, Belfort.

Direction de Besançon. — Besançon, Montbéliard, Fort de Joux, Les Rousses, Lons-le-Saulnier, Salins, Dôle, Auxonne, Dijon, Vesoul, Faverney, Gray.

Direction de Lyon. — Lyon, Mâcon, Châlon-sur-Saône, Pierre-Châtel, Fort-l'Écluse, Saint-Étienne, Montbrison.

Direction de Grenoble. — Grenoble, Vienne, Embrun, Gap, Mont-Dauphin, Fort Queyras, Briançon, Chambéry, Albertville, Fort Barraux, Fort Lesseillon, Annecy, Thonon.

Direction de Toulon. — Toulon, Iles d'Hyères, Draguignan, Saint-Tropez, Entrevaux, Colmars, Saint-Vincent, Sisteron, Digne, Seyne, Nice, Antibes, Ile Sainte-Marguerite (Tournoux, ouvrage neuf).

Direction de Marseille. — Marseille, Aix, Fort de Bouc, Avignon, Orange, Tarascon, Valence, Romans, Montélimart, Privas.

Direction de Montpellier. — Montpellier, Lunel, Rodez, Mende,

Cette, Agde, Béziers, Nîmes, Aigues-Mortes, Pont-Saint-Esprit, Uzès, Alais.

Direction de Perpignan. — Perpignan, Port-Vendres, Fort-les-Bains, Bellegarde, Prats-de-Mollo, Villefranche, Mont-Louis, Narbonne, Carcassonne, Foix.

Direction de Toulouse. — Toulouse, Montauban, Cahors, Castres, Albi, Limoges, Tulle, Guéret.

Direction de Bayonne. — Bayonne, Dax, Saint-Jean-Pied-de-Port, Pau, Navarreins, Le Portalet, Tarbes, Barèges, Lourdes, Auch, Mirande.

Direction de La Rochelle. — La Rochelle, île de Ré, île d'Oléron, Rochefort, Saintes, Saint-Jean-d'Angely, île d'Aix; Bordeaux, Libourne, Blaye, Périgueux, Angoulême, Agen.

Direction de Nantes. — Nantes, Saint-Nazaire, Ancenis, Angers, Cholet, Saumur, Niort, Saint-Maixent, Napoléon-Vendée, les Sables d'Olonne, Fontenay, île d'Yeu, Noirmoutiers.

Direction de Brest. — Brest, Morlaix, le Conquet, Quélern, Lorient, Port-Louis, Quimper, Concarneau, Belle-Ile, Houat et Hoédic, Vannes, Auray, Quiberon, Napoléon-Ville, Saint-Brieuc, Guingamp.

Direction de Cherbourg. — Cherbourg, La Hougue, Granville, Saint-Lô, Saint-Malo, Rennes, Fougères, Laval.

Direction de Bourges. — Bourges, Issoudun, Châteauroux, Moulins, Montluçon, Vichy, Nevers, Clermont-Ferrand, Aurillac, le Puy, Tours, Poitiers, Châtellerault, le Mans, Vendôme, Montoire, Blois.

Direction d'Ajaccio. — Ajaccio; Bastia, Saint-Florent, Corte, Calvi, Bonifacio [1].

[1] Cette nomenclature des places ne comprend ni les postes ni les petits ouvrages détachés. Le classement de ces postes et fortins se trouve au *Bulletin des Lois* de 1853 (t. II, p. 937).

CHAPITRE III.

DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

§ 1. — Cours d'eau naturels.

La belle image, la vive pensée de Pascal ! « Les fleuves sont de grands chemins qui marchent. » Aucune route n'est plus utile; disons-le aussi, aucune route n'est plus ancienne. Lorsque du haut des montagnes de la Suisse, du Jura ou des Vosges, les premières tribus des Celtes et des Gaëls vinrent prendre possession par le regard de la contrée qui devait s'appeler la Gaule et la France, ils aperçurent d'abord les lignes mobiles et brillantes des cours d'eau qui l'arrosent, et c'est en les suivant qu'ils descendirent dans les vallées. Plus tard ils ont disséminé çà et là les routes qui ont relié entre eux les bassins de leur patrie nouvelle; mais ce sont les fleuves qui furent leurs premiers chemins et c'est le long des fleuves que les premiers sentiers se tracèrent. Aussi antique que le domaine du rivage des eaux salées, le domaine des fleuves et des rivières participe au même respect. Il est également inviolable et incessible par nature.

Aussi n'admettons-nous pas que ce soit avec raison qu'on a considéré comme susceptibles d'être une propriété privée celles des eaux courantes qui ne se prêtent provisoirement ni à la navigation ni au flottage. L'opinion qui veut que toutes les eaux qui coulent soient comprises dans le domaine public commence, du reste, à se répandre.

Sous l'ancien droit les cours d'eau non navigables ni flottables étaient généralement regardés comme appartenant aux seigneurs, en vertu de leur prérogative féodale. Quelques auteurs, attachés aux préceptes de droit romain, comme Gui-Pape, Bou-

cheul et Ferrière, les attribuaient aux riverains, mais le plus grand nombre admettaient la propriété seigneuriale. Lorsqu'en 1789 la société fut refondue, le législateur, dans ses premières prescriptions, parut considérer tous les cours d'eau comme des choses communes de leur nature. Il est vrai que ni la loi du 1er décembre 1790, ni le Code n'ont compris nominativement les cours d'eau non navigables ni flottables dans l'énumération des biens du domaine public et que ce silence a autorisé la majeure partie des jurisconsultes à déclarer que les petits cours d'eau sont la propriété des habitants de leurs rives. Cependant quelques-uns ont pensé qu'on pouvait au plus admettre en droit que le lit était aux riverains, mais que les eaux courantes n'étaient à personne. La Cour de cassation a opiné dans ce sens.

Nous ne voyons, pour notre part, aucune raison suffisante pour être d'un avis contraire, et ce qui n'est à personne ici est au domaine public, car il n'est pas question de quelque chose d'insaisissable comme l'air qui, en effet, n'est à personne et dont personne ne peut supprimer l'existence, mais d'une force et d'un aliment qu'il est indispensable de posséder pour un pays et sur lequel tous les habitants ont un droit d'usage naturel.

M. Championnière, dans son très-savant travail sur la *Propriété des cours d'eau non navigables* a conclu en faveur de la propriété privée comme le Code rural de 1808 et la loi du 15 avril 1829. Le système contraire, entre autres défenses, a été soutenu savamment par M. Rives, en 1843. Dans un *Essai* récent *sur le régime des eaux* (1859), M. Adolphe Chauveau essaie de concilier l'une et l'autre théorie comme on cherchait autrefois à mettre d'accord le domaine « éminent » et le domaine « utile. »

« Qu'il me suffise de faire remarquer, dit-il, qu'en définitive la solution a perdu beaucoup de son intérêt, parce que personne ne conteste plus à l'administration le droit de réglementation de la jouissance des eaux. Toutefois, en présence des doutes sérieux qui se sont élevés, il me paraîtrait injuste de mettre sur la même ligne la jouissance des cours d'eau navigables et non navigables, et je ne dois pas dissimuler que ce qui m'a déterminé à accorder aux riverains des cours d'eau non navigables les garanties du contentieux les plus étendues, c'est la position faite par le Code Napoléon lui-même à ces riverains

et l'impossibilité de classer ces cours d'eau d'une manière absolue dans le domaine public. »

Il nous est permis d'être ici plus décisif avec le rapporteur de la commission du Code rural, délibéré par le Sénat en 1856, et de rappeler que la Cour de cassation, le conseil d'État, l'administration ont appuyé les prétentions du domaine sur les considérations les plus puissantes, sur l'axiome du droit romain, *naturali jure communia sunt aer, aqua profluens*, sur la législation intermédiaire, sur l'ensemble des dispositions du Code Napoléon, sur la nature des eaux courantes qui échappent à toute occupation exclusive et individuelle, et principalement sur l'intérêt général qui ne permet point, sans les inconvénients les plus graves, de les abandonner à la propriété privée.

Le rapport est entièrement favorable à la doctrine du droit domanial de l'État, réserve faite de la conservation du droit exclusif des riverains d'établir des usines sur les cours d'eau. Il se réfère à la législation des pays où est le plus apprécié le bienfait des eaux, comme l'Italie, l'Espagne et l'Orient. Il propose d'aller plus loin que les lois du 29 avril 1845 et du 11 juillet 1847 qui ne portent qu'en partie reconnaissance du droit d'aqueduc sur le fonds d'autrui, car une terre de niveau inférieure a besoin des eaux d'une terre plus élevée, droit étendu au drainage par la loi du 10 juin 1854 et que le morcellement des propriétés rend plus nécessaire encore à établir en France qu'ailleurs.

« On se plaint dans toute la France, dit M. Casabianca (tit. III, ch. II de son rapport), du mauvais état des cours d'eau non navigables et non flottables. Presque partout, faute d'entretien, le lit s'exhausse et s'obstrue par des dépôts de graviers et de terres d'alluvion, que les racines des plantes et des arbres arrêtent et consolident. Les riverains les resserrent pour défendre et agrandir leur propriété. Les eaux ainsi pressées franchissent leurs berges, même à la suite de pluies ordinaires, submergent les prairies, forment des mares, endommagent les récoltes et compromettent la salubrité publique. On évalue à plusieurs millions les pertes annuelles qui en résultent. Ces dégâts proviennent de l'insuffisance et de l'inexécution de la loi du 14 floréal an XI, trop incomplétement suppléée par le décret du 25 mars 1852 sur l'extension des attributions préfectorales. »

Déclarons que toutes les eaux courantes dépendent du domaine public; rectifions même les termes de nos lois en ce qui concerne les sources, pour obtenir qu'elles soient traitées partout dans l'intérêt du public aussi bien que dans l'intérêt du propriétaire sur le fonds duquel la nature les a placées, et tous ces graves inconvénients disparaîtront. Bien plus, le législateur n'éprouvera plus aucun embarras lorsque voulant régénérer et féconder le sol partout où il languit encore, il aura à ordonner de grands travaux d'arrosement ou de desséchement.

Il y a en Lombardie 4 ou 500,000 hectares de terres irriguées sur la rive gauche du Pô. Le pays y était ravagé par des torrents ou couvert de tristes marécages: Il produit maintenant plus de 130 millions chaque année au delà de la valeur de ses anciennes récoltes. C'est l'aménagement des eaux qui a permis de créer cette richesse; mais la loi, moins hésitante que les nôtres, y avait pourvu en assujettissant toutes les propriétés foncières, vis-à-vis des eaux, aux servitudes qui sont dues par les particuliers au domaine public [1].

Les Pyrénées, de compte fait, fournissent de l'eau en suffisance pour donner une plus-value de 80 millions aux cultures des départements qui sont situés à leurs pieds, et en vingt ans, depuis la loi de 1845, on en a à peine utilisé la vingtième partie.

Le Piémont se trouvait très-bien du revenu que lui procuraient les canaux de grande irrigation construits par lui et les ouvrages des particuliers qu'il avait rachetés successivement. L'eau, louée à très-bas prix, suffit pour indemniser des frais

[1] Art. 51 du Code lombard de 1804 : « Tout particulier est tenu de céder le terrain nécessaire au creusement, à la rectification, à la dérivation, ainsi qu'à l'endiguement des fleuves, canaux de navigation, d'irrigation et d'écoulement publics et en général à tous les travaux relatifs aux eaux et qui ont un but d'utilité publique. Il sera indemnisé au besoin selon l'équité.

Art. 52. « Quiconque, possédant légitimement des eaux privées ou publiques, entend les dériver dans l'intérêt de l'agriculture ou pour mettre en jeu des machines hydrauliques, peut les faire passer sur le terrain d'autrui, en payant la valeur du terrain occupé par l'acqueduc à construire, plus le quart en sus. »

Art. 622 du Code sarde de 1837 : « Toute commune, tout corps, tout particulier sont tenus de donner passage sur leurs fonds aux eaux que veulent conduire ceux qui ont le droit de les dériver des fleuves, rivières, fontaines, pour l'irrigation des terres ou pour l'usage de quelque usine. Les maisons, ainsi que les cours, aires et jardins qui en dépendent, sont cependant exceptés de la disposition du présent article. »

Nous avons enfin en 1845 fait entrer une partie de ces dispositions dans nos propres lois.

d'établissement. Nous ne parlons pas, bien entendu, des grands bénéfices recueillis par l'État sur la plus-value générale des terres en contributions et en impôts. C'est par là surtout que les sources de la richesse publique et de la richesse générale se confondent.

« C'est un tort envers la Providence, disait Macarel, et presque un crime envers la société de laisser s'écouler à la mer une seule goutte d'eau sans l'avoir utilisée au profit de l'agriculture ou des arts. » Ajoutons : d'en laisser une seule goutte nuire aussi; faute de soins, à une seule pincée de terre.

La superficie du sol marécageux de la France est évaluée approximativement à 200,000 hectares, et, quelque zèle qu'ait mis Henri IV à en préparer le desséchement, on y a bien peu travaillé pendant deux siècles. On ne devrait pas laisser, à notre époque, plus de la moitié de nos départements infectés de marais sur 1,000 hectares d'étendue au moins et jusqu'à 40,000.

L'autorité administrative doit atteindre aussi les étangs et au besoin, les viviers.

On pourrait enfin réviser et refondre les lois récentes du 10 juin 1854 et du 17 juillet 1856 sur le drainage, en prenant des précautions pour que le refus de concours des propriétaires ne puisse entraver l'œuvre d'utilité publique que le législateur a eue en vue.

Le seul moyen d'arriver partout à des résultats heureux c'est de placer bien nettement les eaux dans le domaine public, d'en confier l'administration ou du moins la surveillance à l'autorité de l'État, protecteur de la fortune commune, et de rattacher les eaux stagnantes aux cours d'eau en décidant que ce sont des cours d'eau à rétablir.

On les prendrait ainsi à la source même et on les suivrait jusque dans les marécages d'où il faut les chasser.

Le droit de la société est déjà reconnu dans plus d'un cas.

Les bras des rivières non navigables ni flottables qui eux-mêmes se prêtent à la navigation et au flottage sont considérés comme des dépendances du domaine de l'État, ainsi que cela résulte de deux arrêts rendus, l'un par l'ancien conseil du roi, le 10 août 1694, l'autre par le conseil d'État, le 22 janvier 1824. On se fonde sur le préjudice que des entreprises particulières pourraient porter à la navigabilité si on leur permettait d'opérer

des dérivations dans ces cours d'eau accessoires, détachés des grandes rivières.

Aucun doute non plus ne s'élève sur le droit de l'État de rendre navigable un cours d'eau qui ne l'est point. Les indemnités dues en ce cas aux riverains sont déterminées par les dispositions du décret du 22 janvier 1808 et de la loi du 15 avril 1829 [1].

L'article 644 du Code corrige en outre l'imperfection de l'article 538. « Celui, dit-il, dont la propriété borde une eau courante, peut s'en servir à son passage, pour l'irrigation de ses propriétés. Celui dont cette eau traverse l'héritage peut même en user dans l'intervalle qu'elle y parcourt, mais à la charge de la rendre, à la sortie de son fonds, à son cours ordinaire. » Ce texte est incompatible avec la doctrine qui donne aux riverains la propriété des eaux ; ils n'en ont que l'usage.

Quand l'administration veut rendre navigable un cours d'eau, elle indemnise les riverains pour la perte de leur droit de pêche et pour les servitudes imposées à leur héritage, mais il ne leur est rien dû pour le fond de la rivière et, en effet, ce fond est supposé appartenir au domaine public ou n'appartenir à personne, ce qui revient au même.

Quant aux cours d'eau navigables et flottables, personne n'a pu en aucun temps songer à y voir l'objet d'une propriété particulière. Avant d'être consacré par l'article 538 du Code Napoléon, leur caractère domanial l'avait été par les ordonnances de 1566, de 1669, par la déclaration d'avril 1683, par les édits décembre 1693, et de février 1710, et par la loi du 22 novembre 1790.

A dater de 1840 le budget de chaque année renferme une disposition qui est le véritable complément du principe de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public des eaux navigables et flottables :

« Continuera d'être faite au profit de l'État, et conformément aux lois existantes, la perception des redevances pour permission d'usines et de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité sur les canaux et rivières navigables. »

Si une rivière abandonne son lit, le nouveau lit devient acquisition naturelle du domaine et l'ancien lit est accordé

[1] Rapport Casabianca, tit. II, ch. I (1856).

à titre d'indemnité au propriétaire dépossédé par l'envahissement des eaux.

Non-seulement l'eau et le fond, mais les rives du cours d'eau sont du domaine public, et la rive c'est le terrain qui est habituellement couvert au temps des hautes eaux. Les inondations extraordinaires n'y changent rien [1], même si elles sont fréquentes et prolongées.

Les îles et îlots formés dans les rivières du domaine public n'ont pas été placés dans ce domaine, pour qu'ils ne soient pas frappés de stérilité; ils ont été mis dans le domaine de l'État qui peut les aliéner ou en récolter les fruits. Le Code accorde aux riverains les îles et îlots des rivières non navigables et non flottables, mais par une erreur du droit administratif que l'on fera sans doute bientôt disparaître. Comme l'eau de ces rivières, ils doivent appartenir au domaine public qui les cédera à titre d'indemnité, s'il y a lieu, aux propriétaires riverains partiellement dépossédés par l'élargissement du cours d'eau au sein duquel un atterrissement se forme.

Les ponts bâtis sur les rivières navigables font, si l'on veut, partie des fleuves et par conséquent du domaine public. Il en serait, du reste, de même si on les regardait comme la continuation des routes qui aboutissent à ces rivières.

Les chaussées construites le long des eaux (on ne parle pas des chemins de halage ordinaires) pour la facilité de la navigation, l'affermissement des rives, la défense des terres contre les inondations, font partie du domaine public comme les ponts et les rivières.

Les ports des rivières, comme les ports des mers, font partie du domaine public. Quoique l'article 538 du Code ne fasse pas mention des quais, il n'y a pas à douter qu'ils n'en fassent également partie. Les berges des rivières, les boires qui sont leurs parties stagnantes sur certains points de la rive, les fossés ou canaux ouverts pour le service de l'eau courante, et généralement toutes les digues, les écluses et les barrages qui ont été construits dans l'intérêt général, font partie du domaine public.

Il est peu de points de la législation qui présentent autant de difficultés à résoudre que celle des cours d'eau, par la double des-

[1] Le droit romain disait déjà : *Ripa recte definitur id quod fluvius continet, naturalem rigorem cursus sui tenens. Littus publicum est quo maxime fluctus exæstuat. Si ad tempus excrevit, ripas non mutat.*

tination des rivières qui sont essentiellement utiles à conserver intactes pour les besoins du public tout entier et dont le public ne recueille pourtant des avantages importants que lorsque l'industrie privée y établit des bacs, des moulins et des usines. L'état accorde des concessions, comme il le doit, mais ces concessions ne peuvent point, quoi qu'on en ait jugé, devenir l'équivalent d'un titre de propriété, puisque les cours d'eau navigables sont inaliénables, imprescriptibles, comme domaine public, et que les cours d'eau non navigables doivent être régardés comme l'étant aussi, en attendant que la loi le dise expressément.

Si nous nous étendions jusqu'à exposer la législation et la jurisprudence des servitudes de tout genre que la toute puissance du domaine impose aux propriétés particulières qui l'avoisinent, nous verrions surgir de bien plus nombreuses causes de discussion, mais nous n'avons à faire que la description succincte du domaine sans nous arrêter à d'autres études. C'est l'affaire des spécialités. Et, en effet, pourquoi traiterions-nous, même en passant, ces questions de détail? La loi qui prime toutes les lois, n'est écrite nulle part, parce quelle peut varier sans cesse : c'est celle de l'intérêt public régulièrement constaté. Le domaine public est la plus inviolable des propriétés, car il est la garantie de l'existence de toutes; il n'y a donc pas de propriétés privées qui aient un droit contre son droit, et, si par essence il impose autour de lui des servitudes, par essence aussi il n'en supporte aucune.

Les sources et les cours d'eaux pluviales formés accidentellement sur le sol échappent encore à la domanialité proprement dite, mais il est notable que l'article 641, en reconnaissant au possesseur du fonds d'où coule la source le droit d'en user à sa volonté n'emploie pas l'expression « propriété. » Nous ne croyons pas que ce soit sans dessein, car une source ne doit appartenir en propre à personne et appartient, par conséquent, au domaine public. Les tribunaux, faute d'un texte, n'en jugent pas ainsi, mais notre opinion est libre et nous n'avons pas charge de rendre la justice en conformité des lois écrites ou du silence des lois.

Les plus anciens édits ont donné le caractère domanial aux sources et eaux qui alimentent Paris. Ce caractère s'étend à toutes, et si on ne le leur accorde pas il en résulte une anomalie

qui jette de la confusion dans l'esprit et qui est préjudiciable à la bonne administration de la société.

Lorsque les lacs sont formés par des rivières, leur domanialité est incontestable. Ce sont des réservoirs d'eaux courantes et des espaces navigables en tout sens. Il n'est pas de route mieux en situation de desservir la circulation publique. Aucun texte de loi ne donne aux riverains des lacs les droits d'usage qu'une loi seule peut accorder sur le domaine public et qui n'existent sur les cours d'eau non navigables que parce que le Code, ne confondant pas tous les cours d'eau dans le domaine général, les a délaissés par son article 644. Mais pour qu'un lac soit un bien du domaine public, il faut que sa position géographique et son étendue attachent un intérêt commun à son existence et à sa conservation. Quelquefois il est utile de le dessécher comme un marais, quelquefois de l'exploiter comme un étang. La loi décide de son classement et de son déclassement qui le fait participer ou sortir du domaine public général.

Les étangs, faits de main d'homme, et les marais et palus sont des propriétés privées, mais que l'administration peut supprimer lorsque l'intérêt public le demande.

Un canal est une rivière artificielle qui, concédée ou non, dès qu'elle est créée, entre en principe dans le domaine public comme tous les cours d'eau.

Le canal qui emprunte le lit d'une rivière est nécessairement compris dans le domaine public. On n'a rattaché par aucun lien au domaine les canaux qui ne servent qu'à l'irrigation des terres et au desséchement des marais; mais dès qu'un canal quelconque peut porter bateau, comme il a entamé le sol suivant une section assez profonde pour le dénaturer et comme il a pris l'importance et l'utilité d'une route, la société a le droit de prétendre à son usage, et il devient partie du domaine public. L'État ne peut que concéder les canaux, il ne doit pas les aliéner. Les concessions perpétuelles qui ont été faites avant et depuis 1789 ont violé le droit absolu.

On n'a pas besoin, pour les chemins de halage qui longent les canaux, de faire intervenir la souveraineté du domaine public sur les servitudes nécessaires à son entière utilité, parce qu'un canal ne se construit pas sans qu'on ait préalablement acquis sur ses bords le terrain qui doit le desservir. Les chemins ou banquettes de halage font partie du canal lui-même.

Ces principes établis (ils ne sont pas tous encore consacrés par les lois), nous avons à dresser la liste des fleuves, rivières et canaux qui, reconnus propres à la navigation ou au flottage en trains, par la loi, font indubitablement pour tout le monde partie du domaine public inaliénable.

La loi d'ensemble la plus récente qui ait déclaré navigables celles de nos rivières sur lesquelles ont dû être imposées des taxes de navigation, est la loi du 9 juillet 1836. Nous reproduisons le tableau qui s'y trouve annexé.

BASSINS.	RIVIÈRES PRINCIPALES.	AFFLUENTS DE 1er ORDRE.	AFFLUENTS DE 2e ORDRE.	AFFLUENTS DE 3e ORDRE.
Seine	Hante-Seino (jusqu'à Paris)	Aube		
		Yonne	Curo Armançon	
		Marne	Saulx Grand-Morin	Ornain.
	Basse-Seine (jusqu'à Rouen)	Oise	Aisne	
		Eure		
Meuse	Mense			
Moselle	Moselle	Meurthe		
Rhône	Rhône	Ain	Bienne	
		Saône	Doubs Seille	
		Isère		
		Drôme		
		Roubion		
		Ardèche		
		Durance		
		Gardon		
		Petit-Rhône		
Adour	Adour	Midouze		
		Gave de Pau		
		Nive		
Gironde	Garonne-Girondo	Garonne	Salat Ariége Tarn Bayse Lot	
		Dordogne	Vézère Isle canalisée	
Charente	Charente	Boutonne Canal do Brouage		
	Seudre			
	Sèvre-Niortaise	Mignon Autise Vondée		
Loire	Loire	Allior		
		Cher		
		Indre		
		Vienne	Creuse	
		Thouet		
		Mayenne	Sarthe	Loir.
		Layon		
		Sèvre-Nantaise		
		Acheneau		
	Canal du Centre			
Vilaine	Vilaine			
Orne	Orne			
	Toncques			

Ce tableau, disposé en liste, comprend :

L'Acheneau, l'Aube, l'Autise, la Baïse, la Boutonne, le canal de Brouage, la Charente, l'Eure, l'Isle, le Layon, le Lot, la Marne, la Mayenne, la Meuse, le Mignon, le Grand-Morin, la Nive, l'Oise non canalisée, l'Orne, le Rhône, le Petit-Rhône, la Sarthe, la Seille, la Seudre, la Sèvre-Nantaise, le Sèvre-Niortaise, le Tarn, le Thouet, la Toucques, la Vendée, la Vézère, la Vilaine, fleuves et rivières qui n'ont pas de parties flottables indépendamment de leurs parties navigables.

L'Adour, l'Ain, l'Aisne, l'Allier, l'Ardèche, le Cher, la Creuse, la Dordogne, le Doubs, la Garonne, le Gave-de-Pau, l'Indre, l'Isère, le Loir, la Loire, la Meurthe, la Midouze, la Moselle, le Salat, la Saône, la Seine, la Vienne, l'Yonne qui sont flottables dans leurs parties supérieures.

L'Armançon, la Bienne, la Cure, le Gardon, l'Ornain, le Roubion, le Saulx, qui ne sont pas réellement navigables, mais seulement flottables en trains.

On ne trouve là que les noms des rivières et des fleuves sur lesquels devaient être imposées des taxes et encore les cours d'eau navigables du Nord n'y figurent point, parce qu'ils ne furent pas soumis au régime uniforme institué par la loi de 1836. Il y a beaucoup d'autres rivières navigables et surtout beaucoup d'autres cours d'eau flottables. On en trouve plus bas l'énumération descriptive et ensuite viendra celle des canaux.

Des lois et des décrets ont, depuis la loi de 1836, modifié quelques parties du tableau que nous avons reproduit. Certains cours d'eau ont été classés et d'autres déclassés comme navigables et imposables; d'autres, comme navigables seulement ou ayant cessé de l'être.

[1] Antérieurement à la loi de 1836, en 1820, l'administration des ponts-et-chaussées désignait comme navigables et flottables les cours d'eau, dont les noms suivent, mais cette désignation n'avait rien de légal.

L'Aa, l'Acheneau, l'Adour, l'Aff, l'Ain, l'Aisne, l'Allier, l'Ardèche, l'Ariége, l'Arroux, l'Aube, l'Aude, l'Aure, l'Autise, la Baïse, la Bidouze, la Bienne, le Blavet, la Boulogne, la Boutonne, le Brivé, la Charente, le Cher, le Couesnon, la Creuse, la Dive, le Don, la Dordogne, le Doubs, la Douve, la Dronne, le Dropt, l'Erdre, l'Escaut, l'Eure, la Garoune, le Gave de Pau, l'Hérault, l'Ill, l'Isac, l'Isère, l'Isle, la Lawe, le Lay, le Loir, la Loire, le Loiret, le Lot, la Lys, la Marne, la Mayenne, le Merderet, la Meurthe, la Meuse, la Midouze, le Mignon, le Grand-Morin, la Moselle, la Nive, l'Ognon, l'Oise, l'Orne, l'Oudon, l'Ourcq, l'Oust, le Rhin, le Rhône, la Rille, le Salat, la Sambre, la Saône, la Sarre, la Sarthe, la Scarpe, le Scorf, la Seille, la Seine, la Selune, la Seudre, la Sève, la Sèvre-Nantaise, la Sèvre-Niortaise, la Somme,

En parlant du domaine public de mer, nous avons dit que la pêche des eaux salées est réservée aux marins inscrits. La pêche des eaux douces dans les rivières navigables et flottables est réservée à l'État qui l'afferme et en tire un revenu. Le point où cesse la salure des eaux est la limite de séparation des deux pêches. Ce n'est pas exactement la même limite que celle de l'inscription maritime qui s'étend jusqu'où va le grand flot de mars. Le soin de déterminer l'endroit où commence véritablement le domaine de mer, où finit le domaine fluvial, est laissé, comme on l'a vu, à l'autorité du chef de l'État qui y pourvoit par des décrets fondés sur une étude de l'état des rives.

La navigation maritime des principaux fleuves était imposée comme la navigation purement fluviale. Les droits ont été abolis en 1860 [1].

Décrivons maintenant, non pas en géologue et en hydrographe ou en peintre de décors, mais pour leur seule utilité, les rivières navigables et flottables de la France [2].

L'*Aa* (Pas-de-Calais, Nord), dont la navigabilité fluviale s'étend de Saint-Omer à Gravelines, a été rendue artificiellement navigable, en 1320, aux frais de la ville de Saint-Omer. Fort améliorée depuis trente ans, cette rivière offre un cours de 34,882 mètres.

L'*Acheneau* (Loire-Inférieure) mène dans la Loire les eaux reçues par le lac de Grandlieu. Sa longueur est de 21,500 mètres.

le Tarn, la Taute, le Tenu, la Terette, le Thouet, la Toucques, la Vendée, la Vézère, la Vie, la Vienne, la Vilaine, la Vire, l'Yonne.

Total : 1,809,712 m. de flottage et 7,490,396 m. de navigabilité.

[1] Cours d'eau accessibles a la navigation maritime.

L'Aa, l'Adour, le chenal d'Aigues-Mortes, le canal d'Arcachon, l'Arguenon, le canal d'Arles à Bouc, l'Aulne, l'Auray, l'Aven, le Blavet, le canal de Bouc à Martigues, le chenal de Brouage, le chenal de Calais, la Canche, le canal de Cette, la Charente, la Dives, la Dordogne, le Dossen, le canal de Bergues à Dunkerque, l'Ellé ou Laïta, l'Elorn, l'Etel, le canal d'Eu au Tréport, le Faou, la Garonne-Gironde, le Gouet, le Goyen, le Guer, le Guindes, l'Hérault, le Labervrach', le Lay, la Lézarde, la Loire, le canal de Luçon, le chenal de Marennes, le canal de Narbonne, le canal de Niort à La Rochelle, l'Odet, l'Orne, le Pont l'Abbé, la Rance, le Rhône, la Rille, la Seine, la Seudre, la Sèvre-Niortaise, la Sienne, la Somme, la Taute, la Touques, le Trieux, la rivière de Vannes, la Vie, la Vilaine et les rivières de Vire et d'Aux.

[2] Nulle part on ne trouve de documents plus exacts pour cette description que dans l'ouvrage de M. Ern. Grangez, intitulé *Précis historique et statistique des voies navigables de la France*. Nous nous en sommes servi comme du guide le plus sûr. Cet ouvrage a été publié en 1855. Nous en avons complété les indications.

L'*Adour* (Landes), flottable, en trains, sur une longueur de 39,330 mètres, d'Aire à Saint-Sever, devient navigable, à la descente seulement, de Saint-Sever à Mugron, et à la remonte comme à la descente, jusqu'à Bayonne. L'étendue totale de la navigalité est de 133,852 mètres.

L'*Aff* (Morbihan) est navigable depuis la Gacilly jusqu'à son embouchure dans l'Oust canalisée, qui fait partie du canal de Nantes à Brest. La longueur du cours naturel de l'Aff est de 8,710 mètres.

L'*Agout* (Hérault, Tarn) n'est, ni de fait ni de droit, navigable sur aucune partie de son cours, quoique divers documents tendent à lui donner ce caractère de Castres à son embouchure dans le Tarn.

L'*Ain* (Jura, Ain) est classé comme flottable, en trains, depuis le pont de Navoy jusqu'à la Chartreuse de Vaucluse, sur un développement de 68 kilomètres, et, comme navigable, depuis la Chartreuse jusqu'à son embouchure dans le Rhône, à Anthon. La longueur totale de la navigabilité de cette rivière est de 86,925 mètres.

L'*Aisne* (Ardennes, Aisne, Oise), flottable en trains de Meuron à Château-Porcien, sur un développement de 55 kilomètres, devient navigable de droit à Château-Porcien; mais sur une longueur d'environ 39 kilomètres, de ce point à Pignicourt, elle n'est pas réellement naviguée. Au delà, de Pignicourt à Condé-sous-Vailly (63,000 mètres), le cours navigable de ses eaux est resté dans son état naturel; il a été ensuite canalisé (56,500 mètres) jusqu'au confluent de l'Aisne et de l'Oise, situé un peu au-dessous de Compiègne.

L'*Allier* (Haute-Loire, Puy-de-Dôme, Allier, Nièvre, Cher), flottable en trains depuis Saint-Arçons, ne commence à porter bateaux qu'au port de Fontanes, à 43 kilomètres de l'origine du flottage; mais, en amont de Moulins, les transports ne peuvent se faire en remonte, et, quant à la descente, elle ne peut avoir lieu que difficilement et pendant un tiers à peine de l'année. Le développement total de la partie navigable de l'Allier est de 232,200 kilomètres.

L'*Andelle* (Eure) a été classée comme navigable sur le territoire de la commune de Pitres jusqu'à son embouchure dans la Seine; mais l'amélioration des routes de terre en a fait abandonner l'emploi. Son cours navigable est long de 3,000 mètres.

L'*Aran* ou *Laran* (Basses-Pyrénées) a été déclarée navigable à partir du moulin de Bardos jusqu'à son embouchure dans l'Adour. Il y a 10,800 mètres de distance.

L'*Ardanabia* ou *Gribe* (Basses-Pyrénées) offre à peu près la même étendue de navigabilité (10,380 mètres), à partir de Pontorberry, dans la commune de Briscous, jusqu'à son embouchure dans l'Adour.

L'*Ardèche* (Ardèche) est déclaré flottable en trains, depuis Aubenas jusqu'à Saint-Martin-d'Ardèche, sur une étendue de 58 kilomètres; la partie navigable, de ce point au Rhône, est longue de 8,000 mètres. Il est peu de cours d'eau sur lesquels il soit plus difficile en réalité de naviguer et où il en coûterait autant pour améliorer l'état des choses.

L'*Arguenon* (Côtes-du-Nord) est navigable à mer haute, et seulement dans les vives eaux, depuis Plancoët jusqu'à la Manche. La distance est de 9,700 mètres.

L'*Ariége* (Ariége, Haute-Garonne) est considéré comme flottable en trains à partir d'un point situé à 100 mètres en amont de la limite des départements de l'Ariége et de la Haute-Garonne, et comme navigable à partir de Cintegabelle jusqu'à son embouchure dans la Garonne; mais le flottage n'existe plus dans la partie supérieure, et, quant à la navigation, elle ne commence guère qu'en aval du barrage d'Auterive. La longueur navigable de droit est de 32,112 mètres.

L'*Arroux* (Saône-et-Loire) est navigable de Gueugnon à la Loire, sur une étendue de 19,500 mètres.

L'*Arz* ou *Artz* (Morbihan) est classée comme rivière navigable depuis le second pont d'Arz, à 7 kilomètres en aval de Rochefort, jusqu'à son embouchure dans l'Oust canalisée, qui fait partie du canal de Nantes à Brest, sur une étendue de 11,000 mètres.

L'*Aube* (Aube et Marne) est navigable naturellement depuis le grand pont d'Arcis jusqu'à son embouchure dans la Seine, à Marcilly. Elle est flottable en trains au-dessus d'Arcis, à partir de Brienne-la-Ville, distante d'Arcis de 62 kilomètres. Son développement navigable est de 43,961 mètres, en y comptant les dérivations de Plancy et d'Anglure, qui ont définitivement remplacé la partie correspondante de la rivière.

L'*Aulne* (Finistère) est le cours d'eau sur lequel, à Châteaulin, tombe le canal dirigé de Nantes sur Brest. Il est, de ce

point, navigable jusqu'à la rade de Brest où il se jette, c'est-à-dire sur un parcours de 35 kilomètres.

L'*Auray* (Morbihan) est navigable du port d'Auray jusqu'à la mer. La distance est de 14,100 mètres. Cette navigation est exclusivement maritime.

L'*Aure* (Calvados), sur une longueur de 20,300 mètres, diminuée de 4,350 mètres par des redressements effectués aux frais d'un syndicat des propriétaires de la vallée, est navigable depuis Trévières jusqu'à son embouchure dans la Vire, embouchure qui forme le port d'Isigny.

L'*Authie* (Pas-de-Calais et Somme) est déclarée navigable depuis le pont de Collines jusqu'à la Manche, sur une longueur de 11,000 mètres; mais il ne s'y fait aucun transport.

L'*Authion* (Maine-et-Loire) a été déclarée navigable depuis le pont de Vivy jusqu'à la Loire, sur une étendue de 50,896 mètres ; mais il n'y a de navigation qu'en aval du pont de Sorges, sur une étendue de 7,296 mètres.

L'*Autise* (Vendée), au point où il est traversé par la route n° 148, qui va de Niort à Fontenay, se divise en deux bras nommés la Vieille et la Jeune-Autise, qui se jettent dans la Sèvre-Niortaise, l'un au lieu dit l'Ouillette, l'autre au corps-de-garde, à Maillé. La Jeune-Autise a seule été classée comme rivière navigable, et à partir du port de Souil; mais la navigation n'est pas toujours praticable sur cette partie de son cours, qui est longue de 9,000 mètres. La Vieille-Autise, qui présente des conditions encore plus défavorables à la navigation, a été remplacée par un canal dont on a exécuté un tronçon qui va de l'Ouillette à Courdault, dans la commune de Bouillé. Ce canal offre un développement de 9,850 mètres. La branche de Guignefolles, à laquelle on a donné le nom de Chasseries, a été mise en état de navigabilité sur une longueur de plus de 300 mètres, mais on a ajourné la continuation des travaux.

L'*Aven* (Morbihan) est navigable maritimement depuis le port de Pont-Aven jusqu'à la mer, sur une étendue de 6,500 mètres.

L'*Avre* (Somme) est navigable sur une étendue de 21,205 mètres, à partir de Moreuil jusqu'à son embouchure, en amont d'Amiens, dans la Somme canalisée.

Le *Bar* (Ardennes) a été classé comme navigable depuis Pont-Bar jusqu'à son embouchure dans la Meuse, à Pont-à-

Bar, sous Donchery, mais très-fréquenté sous Louis XIV, il ne peut plus supporter bateau depuis que son lit s'est encombré d'herbes et de broussailles. Aussi le département a-t-il souvent demandé le déclassement de ce cours d'eau. Le bail de pêche n'expirant qu'au 1er janvier 1859, l'administration avait différé jusque-là de statuer sur cette demande.

La *Baïse* (Gers, Lot-et-Garonne) avait été canalisée sous Henri IV, de Nérac à son embouchure dans la Garonne. La canalisation a été effectuée, de notre temps, de Condom à Nérac et l'on a projeté de la faire remonter jusqu'à Mirande. Le développement de la navigabilité actuelle est de 56,173 mètres.

Le *Belon* (Finistère) est navigable à l'aide de la marée, depuis Quistinic, près de la route départementale de Concarneau à Quimperlé, jusqu'à son embouchure dans l'Océan, près de celle de l'Aven. C'est une longueur de 8,500 mètres.

La *Bidassoa* (Basses-Pyrénées) dont le développement est d'environ 8,000 mètres n'est utilisée que pour quelques transports sans importance, du côté de sa rive espagnole : elle a été néanmoins classée comme navigable depuis Bordaruppia, commune de Biriatou, jusqu'à son embouchure dans l'Océan, au-dessous d'Hendaye.

La *Bidouze* (Basses-Pyrénées) est navigable depuis le port de Came jusqu'à son embouchure dans l'Adour, sur une étendue de 16,900 mètres.

Le *Blavet* (Morbihan) joint la mer au canal de Nantes à Brest. Il n'a été canalisé dans sa partie supérieure d'Hennebont à Napoléonville que dans les premières années du siècle. La navigation y est fluviale ; elle est maritime à partir d'Hennebont. De l'écluse des Récollets, sur le canal de Nantes jusqu'à la mer, il y a 74,668 mètres. Le Blavet est à la fois une rivière et un canal, mais la partie concédée comme canal a été rachetée par l'État.

La *Boulogne* (Loire-Inférieure) offre un cours navigable de 7,000 mètres, depuis le bourg de Forsin jusqu'à son embouchure dans le lac de Grandlieu, par lequel elle communique avec l'Acheneau.

La *Boutonne* (Charente-Inférieure) est navigable depuis les moulins à poudre de Saint-Jean-d'Angely jusqu'à son embouchure dans la Charente, à Carillon. L'étendue de la navigabilité est de 30,893 mètres.

La *Brême* ou *Branle*, désignée encore sous le nom de *Brenne* (Indre-et-Loire), n'a aucune importance et ne sert qu'au garage de quelques bateaux naviguant en Loire. On l'a néanmoins classée comme navigable du pont de Brême à son embouchure.

Le *Brivé* (Loire-Inférieure) est navigable sur une étendue de 30,000 mètres, depuis Cahilo jusqu'à son embouchure dans la Loire au port de Méan, en amont de celui de Paimbœuf. En amont de Pont-Château il est navigable en tout temps; en aval il ne l'est généralement que pendant neuf mois de l'année.

Le chenal de *Brouage* (Charente-Inférieure) présente à basse mer une étendue de 8,000 mètres, y compris 2,000 mètres sur la plage, au delà de la côte. Il est lié à la Charente par le canal de Brouage.

La *Canche* (Pas-de-Calais) est navigable à l'aide de la marée de Montreuil à son embouchure; mais en aval d'Étaples, la navigation est exclusivement maritime. L'étendue de la navigabilité est de 16,000 mètres.

La *Chalaronne* (Ain) n'est navigable que sur une longueur de 1,000 mètres, de Thoissey à son embouchure dans la Saône.

La *Charente* (Haute-Vienne, Charente, Charente-Inférieure) est désignée comme navigable depuis Montignac jusqu'à son embouchure dans la mer, mais la navigation ne remonte plus au delà de l'écluse de Saint-Cybard sous Angoulême. De là jusqu'à Saintes elle est exclusivement fluviale. Entre Saintes et Tonnay-Charente pénètrent les bâtiments à quille. Enfin à partir de Tonnay-Charente la navigation est exclusivement maritime.

Le développement du cours navigable de la Charente, à partir d'Angoulême, est de 167,598 mètres.

Le *Cher* (Creuse, Allier, Cher, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire), flottable, en trains, depuis la limite du département de la Creuse, près Mazirac, au-dessus de Montluçon, jusqu'à Vierzon, sur un développement de 139 kilomètres, est navigable depuis Vierzon jusqu'à son embouchure dans la Loire. Le Cher est canalisé en partie de l'écluse de Noyer au barrage de Roquepinard, puis de là jusqu'à la Loire, par le canal de jonction. Cette section de la navigabilité est longue de 19 kilomètres. La partie inférieure de la rivière est longue de 18,000 mètres.

Le *Cher* (Loire-Inférieure, Ille-et-Vilaine), quoique non classé

officiellement, est navigable sur une étendue de 5,000 mètres depuis Cahau-la-Souchais, au-dessous du bourg de Fougeray jusqu'à son embouchure dans la Vilaine, en face du village de Langon.

Le *Chiers* (Moselle, Meuse, Ardennes) est considéré comme navigable sur tout son cours dans le département des Ardennes, c'est-à-dire sur un développement de 36 kilomètres, depuis la Ferté jusqu'à son embouchure dans la Meuse, mais de fait la navigation y est interceptée par des usines en amont de Brévilly. La partie accessible aux bateaux présente une étendue de 9,500 mètres.

La *Choiselle* (Indre-et-Loire) ne sert que de garage aux bateaux naviguant en Loire, sur une étendue de 500 mètres. Elle est néanmoins classée comme navigable à partir du barrage qui existe à 60 mètres en amont du pont de la Motte.

Le *Ciron* (Gironde) a été, par décret du 9 octobre 1861, déclaré flottable en trains entre l'usine de Lœtrœve ou Travette et le confluent de Barlos.

Le *Couesnon* (Manche, Ille-et-Vilaine) est à peu près abandonné comme eau navigable, mais il est classé comme offrant une navigabilité possible de 20,800 mètres à partir du pont de l'Angle, établi dans la commune d'Antrain, à l'endroit où il reçoit la Loysance jusqu'à son embouchure dans la baie du Mont-Saint-Michel, à la sortie du havre du Moidrey.

Le *Crac'h* (Morbihan) peut être considéré comme navigable sur une étendue de 6,600 mètres, à partir du village de Crac'h, mais la navigation, exclusivement maritime d'ailleurs, n'a lieu qu'à partir du pont de la Trinité, situé à environ 4 kilomètres de la mer.

La *Creuse* (Creuse, Indre, Vienne, Indre-et-Loire) est dite flottable en trains depuis le confluent de la petite Creuse, à Fresselines, jusqu'au port de l'Auvernière où elle commence à porter bateaux. Ce serait un développement de 132 kilomètres, mais on n'y fait plus de flottage. La longueur de la partie navigable de la Creuse est de 8,250 mètres, depuis le pont de l'Auvernière jusqu'à son embouchure dans la Vienne à Port-de Piles. On songe à faire remonter la navigabilité de 5 kilomètres, jusqu'à la Haye-Descartes.

Le *Daoulas* (Finistère) n'est, à proprement parler, qu'une des anses nombreuses qui existent à l'embouchure de l'Aulne dans

la rade de Brest. Il est considéré comme cours d'eau navigable sur une étendue de 7 kilomètres.

La *Dives* (Calvados) est navigable depuis le pont de Corbon, sur la route n° 13, de Paris à Cherbourg, jusqu'à son embouchure. De Dives à la mer, sur une étendue de 2 kilomètres, la navigation est exclusivement maritime. Le développement du cours naturel de la Dives, dans sa partie navigable, est de 28,000 mètres. Il a du être réduit de 3,885 mètres par des redressements.

Le *Don* (Loire-Inférieure) est navigable depuis le moulin de Coiqueneu, au-dessous de Guéméné, jusqu'à son embouchure dans la Vilaine, sur une étendue de 8,000 mètres.

La *Dordogne* (Puy-de-Dôme, Corrèze, Lot, Dordogne, Gironde), affluent principal de la Garonne dans laquelle elle se jette au bec d'Ambès, est navigable à partir d'Argentat ou même de Saint-Projet pour les petits bateaux, mais à la descente seulement. La descente n'est même aisée qu'à partir de Meyronne, et c'est à Souillac que commence la pleine navigation de descente et de remonte. Les bâtiments de mer remontent jusqu'à Saint-Jean de Blagnac. Entre le bec d'Ambès et Libourne on peut considérer la navigation de la rivière comme exclusivement maritime. Le développement total du cours navigable de la Dordogne est de 375,521 mètres, étendue qui est diminuée d'environ 2,500 mètres, entre Mauzac et Tuillère, par le canal de la Linde [1].

La *Dore* (Puy-de-Dôme) n'est classée que comme flottable en trains depuis le port de la Naud, au-dessous de Courpière, jusqu'à son embouchure dans l'Allier; mais, quoique dans des conditions très-défavorables, et à la descente seulement, elle est aussi navigable dans le parcours indiqué qui est de 30,000 mètres et elle peut même être remontée du confluent de l'Allier à Puy-Guillaume sur une étendue de 5,500 mètres.

Le *Dossen* (Finistère) ou rivière de *Morlaix*, est navigable, à l'aide de la marée, depuis le port de Morlaix, jusqu'à son embouchure dans la Manche, c'est-à-dire sur une longueur de 6,000 mètres.

Le *Doubs* (Jura, Doubs, Saône-et-Loire) est classé comme

[1] Par décret du 10 septembre 1861 la Dordogne a été déclarée flottable en trains du pont de l'Arche au pont de Nau, à la rencontre de la Rhue, au-dessous de Saint-Thomas.

navigable : 1° dans la partie où il forme le lac de Saint-Point, au-dessus de Pontarlier; 2° depuis le village de Voujaucourt, près de Montbéliard jusqu'à son embouchure dans la Saône à Verdun; mais, à partir de Voujaucourt jusqu'à la sortie de Dôle, le Doubs redressé a prêté son lit au canal du Rhône au Rhin appelé autrefois le canal de Monsieur. Sur un cours naturel de 150 kilomètres, le canal permet à la navigation d'en retrancher 86. En aval de Dôle le Doubs n'est navigable que par intermittences. Il y a une partie du cours du Doubs qui quoique non classée est navigable. Elle s'étend sur une longueur de 1,200 mètres de Morteau aux moulins du Saut du Doubs, mais on ne saurait prolonger la navigabilité de cette section de la rivière ni dans un sens ni dans l'autre. Le lac de Saint-Point, dans sa plus grande longueur, présente un développement de 9,000 mètres. De Dôle à la Saône le parcours est de 53,000 mètres. Ces différents chiffres réunis donnent un total de 149,200 mètres pour la navigabilité réelle du Doubs. Entre le lac de Saint-Point et Voujaucourt il est flottable à bûches perdues sur une longueur de 103 kilomètres, déduction faite d'une enclave de 31 kilomètres qui fait partie du territoire de la Suisse.

La *Douves* (Manche), est navigable sur une étendue de 30,600 mètres, depuis Saint-Sauveur-le-Vicomte jusqu'à son embouchure dans la Taute, au-dessous de Carentan.

La *Drôme* (Gironde) est un affluent de l'Isle, naturellement accessible aux bateaux sur l'étendue de 1,500 mètres qui sépare la ville de Coutras de son embouchure. Une partie de son cours, jusqu'à la hauteur de la Roche-Chalais, avait été concédée, à condition qu'elle serait rendue navigable, mais les travaux entrepris n'ont réussi que sur une longueur de 4,500 mètres qui va jusqu'au passage de Saint-Aigulin et non sur une étendue totale de 27,500 mètres.

Le *Dropt* (Dordogne, Lot-et-Garonne, Gironde), qui se jette dans la Garonne, près du village de Gironde, au-dessous de la Réole, a toujours été navigable, de son propre fond, entre Morisès ou la Barthe, et le point de son embouchure. Diverses entreprises, qui se sont succédé depuis plus d'un siècle, ont travaillé à le rendre navigable, à partir d'Eymet, et il l'est effectivement devenu. L'étendue du cours d'eau accessible aux bateaux est donc de 63,690 mètres. Entre Eymet et la Barthe, il

y a 59,125 mètres. C'est la partie que des concessionnaires ont eue à améliorer. De la Barthe à la Garonne il y a 4,565 mètres. L'État en a toujours gardé la pleine propriété.

L'*Eft* ou le *Left* (Côtes-du-Nord) est, à l'aide des marées, navigable sur une étendue de 3,000 mètres, depuis le moulin du Houel jusqu'à son embouchure dans le Trieux.

L'*Ellé* ou la *Laïta*, nommée encore la rivière de Quimperlé (Finistère), est navigable, à l'aide de la mer, mais non sans peine, depuis le port de Quimperlé jusqu'à son embouchure dans l'Océan. La distance est de 15,000 mètres.

L'*Elorn* qu'on appelle également la rivière de Landerneau (Finistère) est navigable, à l'aide des marées, sur une étendue de 14,000 mètres, depuis le port de Landerneau jusqu'à la rade de Brest.

L'*Erdre* (Maine-et-Loire, Loire-Inférieure) est navigable depuis Nort jusqu'à son embouchure dans la Loire. De Nort à l'écluse de Quiheix, la navigation s'opère dans la rivière même, mais au delà de l'écluse de Quiheix, et jusqu'à Nantes, l'Erdre a fourni son lit au canal de Nantes à Brest. Son cours navigable supérieur n'est long que de 5,500 mètres; le cours inférieur ou canalisé est long de 23,306.

L'*Escaut* (Nord) ne joue pas en France le même rôle qu'en Belgique. De Cambrai à Gand, la navigation y est purement fluviale; elle est fluviale et maritime de Gand à Anvers, et maritime seulement au delà d'Anvers.

Longtemps l'Escaut ne fut navigable qu'à partir de Valenciennes; c'est à la fin du siècle dernier qu'ont été achevés les travaux qui ont fait remonter sa navigabilité jusqu'au pied des fortifications de Cambrai, à l'endroit où commence le canal de Saint-Quentin ; mais à cette époque encore on ne pouvait naviguer sur cette partie du fleuve que par intermittence et à la rame. On n'a achevé que de nos jours de mettre l'Escaut dans l'état où il se trouve. D'après le chaînage effectué en 1853, le développement navigable de l'Escaut français est de 62,883 mètres. L'État a racheté en 1860 l'écluse d'Iwuy.

L'*Etel* (Morbihan) qui se jette dans la mer entre Port-Louis et Quiberon, passe pour navigable sur une étendue de 14,200 mètres depuis Nostang jusqu'à son embouchure.

L'*Eure* (Eure-et-Loir, Eure) est classée comme navigable depuis l'endroit où elle reçoit l'Avre, à la limite des départements

d'Eure et d'Eure-et-Loir, au-dessus de Saint-Georges, jusqu'à l'endroit où elle se jette dans la Seine, près de Pont-de-l'Arche; mais les bateaux ont beaucoup de peine à remonter au delà de Louviers, ville sous les murs de laquelle on a exécuté en 1808 un canal de dérivation. Ce canal, et deux autres qui ont été ouverts, l'un au Hamet, commune d'Acquigny, l'autre à Folleville, commune de Louviers, ont une étendue de 1,885 mètres, et remplacent une longueur à peu près égale du lit de la rivière. Le dévèloppement du cours navigable de l'Eure et de 86,000 mètres.

Le *Faau* (Finistère) est, ainsi que le Daoulas, une des anses de la rade de Brest et ne peut être réellement compris au nombre des rivières navigables. Toutefois les navires remontent jusqu'au port du Faou, situé à environ 5 kilomètres de la rivière de l'Aulne.

Le *Frémur* (Côtes-du-Nord), passe pour navigable, à l'aide de la marée, sur une étendue de 4,000 mètres, depuis Portrieux jusqu'à son embouchure dans la Manche.

Le *Gardon* (Lozère, Gard) a été, par le décret du 14 décembre 1863, classé comme navigable depuis le bac de Cromps jusqu'à son embouchure.

La *Garonne* (Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne, Gironde), est flottable en trains depuis la frontière d'Espagne, au pont du Roi, jusqu'à son confluent avec le Salat, à Roquefort, sur une étendue de 86,035 mètres. Elle est navigable à partir de ce point, mais à la descente seulement, jusqu'à Toulouse, et pleinement navigable en aval de Toulouse. La marée remonte dans la Garonne jusqu'à Mondict et même jusqu'à Castets. La navigation maritime pourrait commencer dès Langoiran, mais à Bordeaux, du moins, il n'y a plus de navigation fluviale. On sait que la Garonne prend le nom de Gironde à partir du Bec d'Ambès, lieu où elle reçoit les eaux de la Dordogne. La loi du 31 mai 1846 avait ordonné l'établissement d'un canal latéral à la Garonne, au-dessus de Toulouse. Il devait être poussé jusqu'à Saint-Martory et avoir 68 kilomètres de longueur. On a seulement effectué quelques travaux dans Toulouse même.

Le développement total du cours navigable de la Garonne est de 468,183 mètres.

Les *Gaves-Réunis* (Basses-Pyrénées, Landes), sont le Gave

de Pau et le Gave d'Oloron. Le premier est flottable en trains depuis le pont de Lestelle, sur une longueur de 87 kilomètres; le second, depuis le confluent des Gaves d'Ossau et d'Aspes, sur une étendue de 67,600 mètres. Ils se réunissent à un kilomètre en amont de Peyrohorade et deviennent ensemble navigables jusqu'à l'Adour sur une étendue de 9,420 mètres.

Le *Gers* (Hautes-Pyrénées, Gers) est indiqué comme navigable depuis Leyrac, mais c'est avec peine que les bateaux de la Garonne peuvent remonter un kilomètre de son cours. La loi de 1846 avait compris le Gers parmi les rivières à canaliser, et les travaux devaient monter jusqu'à Auch. Ils ont été suspendus en 1848.

Le *Gouet* (Côtes-du-Nord) est navigable, à l'aide des marées, depuis le port de Légué-Saint-Brieuc jusqu'à son embouchure dans la Manche sur une étendue de 5,000 mètres. On a construit un bassin à flot dans le port de Légué.

Le *Goyen* (Finistère) est, à l'aide des marées, navigable sur une étendue de 7,000 mètres, depuis le port de Pont-Croix jusqu'à son embouchure dans l'Océan, sous Audierne.

Le *Guer* (Côtes-du-Nord), est navigable aussi avec le secours de la mer, depuis le port de Lanninon jusqu'à son embouchure dans la Manche. La distance est d'environ 7,000 mètres.

Le *Guindy* ou rivière de Tréguier (Côtes-du-Nord) est, à l'aide des marées, navigable sur une étendue d'environ 10,000 mètres, depuis le port de Tréguier, établi au confluent de Jaudy, jusqu'à son embouchure dans la Manche.

La *Haute-Perche* (Loire-Inférieure), dont la partie inférieure forme le chenal du port de Pornic, est navigable depuis le pont de Haute-Perche, situé sur le chemin qui va d'Authon à Chauvé. En amont de la retenue de Pornic, l'étendue de la navigabilité est de 11,000 mètres; elle est de 1,000 mètres dans le chenal.

L'*Hérault* est classé comme navigable depuis le port situé à l'aval de la chaussée des moulins de Bessan jusqu'à son embouchure dans la Méditerranée; mais la navigation est interceptée par d'autres moulins, un peu en amont d'Agde, qui contraignent d'employer deux branches du canal du Midi, et le lit de l'Hérault lui-même a été, sur un point, emprunté par ce canal, emprunt qu'on a décidé de faire disparaître. La navigation est exclusivement maritime à partir d'Agde, sur une étendue de

4,920 mètres. En amont, jusqu'à Bessan, l'Hérault navigable présente une étendue de 6,305 mètres.

L'*Ill* (Haut-Rhin, Bas-Rhin) est navigable depuis le Ladhof, près de Colmar, jusqu'à son embouchure dans le Rhin. Le développement de la navigabilité est de 95,336 mètres, dont 71,500 mètres, du Ladhof à l'embouchure du canal du Rhône au Rhin, 3,636 mètres entre cette embouchure et le point, sous Strasbourg, où arrive le canal de la Marne au Rhin, et 20,200 mètres de là jusqu'au Rhin. Il y faut joindre 1,829 mètres pour la longueur de la canalisation d'un bras de l'Ill dans Strasbourg.

L'*Isère* (Haute-Savoie, Isère, Drôme), peut porter bateau depuis Montmélian à 6 kilomètres environ de l'ancienne frontière de France jusqu'à son embouchure dans le Rhône, à 8 kilomètres en amont de Valence, mais la navigation est à peu près nulle au-dessus de Grenoble. L'étendue du cours navigable de l'Isère est de 158,400 mètres, non compris la partie qui est entre Montmélian et la vieille frontière.

L'*Isle* (Haute-Vienne, Dordogne, Gironde), est navigable naturellement depuis le port de Laubardemont, en face de celui de la Fourchée, près de Coutras, et, artificiellement, depuis Périgueux. On en avait dès la fin du XVII[e] siècle commencé la canalisation ; mais les travaux ne furent pas menés bien loin et ceux qui datent de la fin du règne de Louis XV ont dû être entièrement repris il y a quarante ans. L'État les a achevés en 1838, moitié sur des fonds d'emprunt, moitié avec les ressources des budgets. Le développement du cours naturel de l'Isle, entre Périgueux et son embouchure, était primitivement de 144,969 mètres ; il a été réduit à 140,886 par des dérivations exécutées en amont du confluent de la Dronne.

Le *Jaudy* (Côtes-du-Nord) est navigable, avec l'aide de la mer, sur une étendue de 14,000 mètres, depuis le port de la Roche-Derrien jusqu'à son embouchure dans le Guindy.

Le *Laberbenoit* (Finistère) est navigable, avec le secours des marées sur une longueur de 6,000 mètres, depuis le territoire de Tréglonou, jusqu'à son embouchure dans la Manche.

Le *Laberwrach* (Finistère), est, de la même façon que le Laberbenoit, navigable sur une étendue de 7,000 mètres, depuis le pont suspendu de Paluden jusqu'à son embouchure dans la mer.

Le *Lay* (Vendée) est navigable sur une étendue de 22,400 mètres, depuis la levée de Claye, sur la route de Niort aux Sables d'Olonne, jusqu'à son embouchure dans l'Océan, au-dessous du bourg d'Aiguillon. On pourrait, en y travaillant, faire remonter le point de départ de la navigabilité de 11,500 mètres, jusqu'à Beaulieu, près de Mareuil. En aval de la levée de Claye et jusqu'à Morecq, sur une étendue de 12,400 mètres, la navigation du Lay n'est possible que pour de petits bateaux. Le lit même de la rivière est artificiel, ayant été creusé au travers de marais mouillés.

Le *Layon* (Maine-et-Loire) a été classé comme navigable depuis le pont de Concourson, sur la route de Saumur à Napoléon-Vendée jusqu'à son embouchure dans la Loire, près de Chalonne; mais la navigation n'est guère possible qu'à une très-petite distance de cette embouchure, vers Chaudefonds, c'est-à-dire sur 6,000 mètres d'étendue. Le classement attribue au Layon 52,844 mètres de cours navigable.

La *Lawe* (Pas-de-Calais, Nord) a été canalisée par les soins des anciens États d'Artois, mais par des procédés insuffisants. Elle est navigable à partir d'un point désigné, l'on ne sait pourquoi, sous le nom d'écluse de l'Argent-Perdu jusqu'à son embouchure dans la Lys, sous la Gorgue. Un petit canal d'embranchement, creusé de main d'homme en l'an 1,500 et long de 2,400 mètres, joint l'écluse de l'Argent-Perdu au canal d'Aire à la Bassée, sur le rivage de Béthune. En ne comptant pas la longueur de ce canal, l'étendue du cours navigable de la Lawe est de 16,829 mètres.

Le *Leuy* (Landes) est navigable sur une étendue de 25,000 mètres, depuis la digue du moulin d'Oro jusqu'à son embouchure dans l'Adour.

Le *Lez* (Hérault) est navigable artificiellement depuis le pont de Juvénal, situé à 1 kilomètre de Montpellier jusqu'à son embouchure dans la Méditerranée. Du pont de Juvenal au lieu dit la Croisée-du-Lez sur le canal des Étangs, il s'appelle le canal du Lez, et, au-dessous, le grau du Lez ou de Palavas. La partie supérieure, longue de 9,576 mètres, a été mise en état de navigabilité, de 1675 à 1696, par la famille de Solas dont la concession appartient aujourd'hui à la famille de Grave. La partie inférieure, longue de 1,560 mètres, traverse des étangs.

La *Leyre* (Landes, Gironde), flottable en trains sur une éten-

due de 34 kilomètres, entre la limite du département des Landes et le pont du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, est navigable depuis ce pont jusqu'à son embouchure dans le bassin d'Arcachon, c'est-à-dire sur une longueur de 5,000 mètres.

La *Lézarde* (Seine-Inférieure), est naturellement navigable, mais à l'eau salée, du port d'Harfleur à la pointe de Hoc, lieu de son embouchure dans l'estuaire de la Seine. La distance est de 2,600 mètres. Des redressements l'ont réduite à 1,500 mètres.

Le *Loir* (Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire,), flottable en trains sur une étendue de 16 kilomètres, depuis le moulin de la Pointe, sis au-dessous de La Châtre jusqu'au pont de Coëmont, situé près du Château-du-Loir, est navigable à partir de là jusqu'à son embouchure dans la Sarthe, sur une étendue de 113,985 mètres, mais la navigation y est pénible et lente, à cause du nombre des pertuis, et la bonté des routes de terre ne rend pas nécessaire l'amélioration du lit de la rivière.

La *Loire* (Ardèche, Haute-Loire, Loire, Saône-et-Loire, Allier, Nièvre, Cher, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure), flottable en trains à partir de Retournac, sur un développement de 48 kilomètres, est navigable depuis La Noirie (Loire) jusqu'à son embouchure dans l'Océan au-dessous de Saint-Nazaire. De La Noirie, et même de Saint-Just à Digoin, la navigation n'a lieu qu'à la descente et pendant trois ou quatre mois. De Nantes à l'Océan la navigation est maritime. On a fort amélioré dans ces trente dernières années la partie qui s'étend de La Noirie à Roanne et on a rendu plus régulièrement navigable celle qui s'étend de Roanne à Briare ; mais il est difficile de maintenir, en aval, un tirant d'eau suffisant pour les temps de sécheresse. Le développement total de la navigabilité de la Loire est de 835,394 mètres, dont 178,338 pour navigation à la descente seulement et 53,000 pour la navigation maritime.

Le *Loiret* (Loiret) ne sert que pour le garage de bateaux menacés en Loire par les crues ou par les glaces, mais il est classé comme navigable sur une étendue de 3,750 mètres, depuis un point situé à 640 mètres au-dessus du pont de Saint-Mesmin.

Le *Lot* (Lozère, Aveyron, Lot, Lot-et-Garonne) est navigable sur une étendue totale de 312,800 mètres : 40,750 mètres, d'En-

traigues à Bouquiès, pour la descente seulement et 272,050, à la remonte comme à la descente, de Bouquiès à la Garonne. Dès 1282, sous la domination anglaise, et peut-être auparavant, on s'était occupé d'établir des passelis pour améliorer le cours du Lot. Colbert y substitua des écluses; mais rien jusqu'à nos jours n'avait été entrepris en amont de Cahors. La loi de 1835 pourvut à des besoins devenus plus urgents depuis la découverte des houilles de l'Aveyron. En 1849 il avait été déjà dépensé 12 millions sur le Lot, et il restait pour 4 millions de travaux à faire. Le cours navigable, entre Bouquiès et la Garonne, est déjà et sera surtout réduit dans une assez forte proportion par les dérivations qu'on a entreprises.

La *Luce* (Somme), a été déclassée par le décret du 22 novembre 1862.

La *Lys* (Pas-de-Calais, Nord), est navigable à partir d'un bassin creusé sous les murs d'Aire, à l'extrémité duquel commencent les canaux de Neuf-Fossé et d'Aire à la Bassée. Au delà de l'écluse de Menin, la Lys coule entièrement sur le territoire belge, jusqu'à son embouchure dans l'Escaut, à l'intérieur de la ville de Gand. La Lys reçoit à Thiennes et à Merville les canaux de la Nieppe et de la Bourre qui la rattachent à la ville d'Hazebrouck. L'étendue de son cours navigable sur le territoire de la France est de 53,030 mètres, dont 19,170 ne sont pas concédés et 33,860 font partie de concessions de canaux.

La *Madeleine* ou petite *Sèves* (Manche), avait été classée, en 1835, comme navigable ainsi que la Sèves depuis la chaussée de Beaupté jusqu'à son embouchure dans la Douves; mais la partie connue sous le nom de canal d'Anvers ayant été déclassée et déclarée propriété particulière, la navigation ne commence plus qu'à l'extrémité inférieure de ce canal dont la longueur est de 2,600 mètres. L'étendue du cours actuel de la Madeleine est de 6,700 mètres.

La *Petite-Maine* (Loire-Inférieure) est navigable sur un parcours de 4,000 mètres, depuis Château-Thébaud jusqu'à son embouchure dans la Sèvre-Nantaise.

Le *Mardyck* (Pas-de-Calais) est le lit naturel endigué, par lequel, à partir d'Hennuin, la rivière dite Robecq et Molstroom porte ses eaux dans l'Aa, à 1,500 mètres en aval du canal de Bourbourg.

La *Marne* (Haute-Marne, Marne, Aisne, Seine-et-Marne,

Seine-et-Oise, Seine), est navigable depuis le port situé à 150 mètres en aval du pont de Saint-Dizier, jusqu'à son embouchure dans la Seine, en amont de Paris. La navigation ne peut s'effectuer qu'à la descente, entre Saint-Dizier et l'origine du canal latéral, située à 3 kilomètres au-dessous de Vitry-le-Français. Plusieurs dérivations diminuent l'étendue de son cours navigable qui est de 363,800 mètres. La dérivation dite canal de Saint-Maur, sur Paris, n'exclut pas la navigation en rivière. Il n'en est pas de même de celle de Châlons et de celle de Cornillon, à Meaux. Il y a beaucoup à faire pour améliorer l'état du lit de la Marne, depuis Dizy, point où aboutit le canal latéral qui commence à Vitry, jusqu'à son embouchure dans la Seine.

La *Masse* (Indre-et-Loire), ne sert qu'au garage des bateaux naviguant en Loire, mais elle a été classée comme navigable sur une petite étendue, à partir du barrage qui existe près du quai de la ville d'Amboise, jusqu'au fleuve.

La *Mayenne* (Mayenne et Orne, Maine-et-Loire) est artificiellement navigable depuis le barrage de Bellayer, dans l'intérieur de la ville de Laval, jusqu'à son embouchure dans la Loire. En aval du confluent de la Sarthe, elle prend le nom de Maine, et devient naturellement navigable. On s'occupe de pousser la canalisation jusqu'à Mayenne, c'est-à-dire à 35,222 mètres au-dessus de Laval. Le cours actuel s'étend sur une longueur de 97,497 mètres.

Le *Merderet* (Manche) est nominalement navigable depuis la chaussée de la Fière, jusqu'à son embouchure dans la Douves, sur une étendue de 5,050 mètres.

Le *Meu* (Ille-et-Vilaine) offre une étendue navigable de 3,350 mètres, depuis le moulin de Bury, près du bourg de Chavagne, jusqu'à son embouchure dans la Vilaine, à 14 kilomètres en aval de Rennes.

La *Meurthe* (Vosges, Meurthe), flottable en trains à partir de Sainte-Marguerite (Vosges), au confluent de la Fave, sur une étendue de 112 kilomètres, devient navigable au port de Nancy, dit le port de Crosne. Elle se jette dans la Moselle, à 2 kilomètres en aval de Frouard, après un cours classé de 12,150 mètres, mais la navigation n'y est praticable que pendant un ou deux mois et elle n'est presque employée que pour le flottage.

La *Meuse** (Haute-Marne, Vosges, Meuse et Ardennes) présente, à partir du pont de Verdun jusqu'à la mer, un cours na-

vigable de 574 kilomètres. Quoiqu'elle ne reçoive pas le Wahal. bras occidental du Rhin, mais s'y jette vis-à-vis de Gorcum, on s'est habitué à considérer la Meuse comme un fleuve. L'étendue de la navigabilité de la Meuse française est de 261,634 mètres. De Verdun à Sedan, il y a 119,840 mètres de cours, qui ne sont guère navigables qu'à la descente. De Sédan à Givet, le régime de la rivière a été très-amélioré au commencement du siècle. Les dérivations ont réduit à 112,440 mètres la longueur de cette section de la Meuse, qui est de 141,794.

La *Midouze* (Landes) se forme à. Mont-de-Marsan, par la réunion de la Douze et du Midou. Elle est navigable, sur une étendue de 42,955 mètres, depuis cette réunion jusqu'au Hourquet, point de son embouchure dans l'Adour. La Douze, formée elle-même à Roquefort, de la Doulouze et de l'Estampon, est flottable en trains depuis son origine, sur une étendue de 29,440 mètres.

Le *Mignon* (Deux-Sèvres, Charente-Inférieure, Vendée) est navigable depuis 1848, sur une étendue de 16,143 mètres, à partir du Moulin-Neuf, à 1,635 mètres en aval de Mauzé jusqu'à Virecourt, point de son embouchure dans la Vieille-Sèvre, dite le Vieux-Bijou.

Le *Moder* (Bas-Rhin) n'est pas navigable à proprement parler, mais il a été considéré comme tel, sur une étendue de 17 kilomètres, depuis le territoire de la commune de Stattmatten jusqu'à son embouchure dans le Rhin.

Le *Grand-Morin* (Marne et Seine-et-Marne) devient navigable au port de Tigeaux, et cesse de l'être à Saint-Germain-les-Couilly, point où ses eaux se versent dans la rigole qui les conduit au canal de Meaux à Chalifert. La longueur du cours navigable conservé est de 12,867 mètres, et de Couilly à la Marne, celle du cours qui n'est plus praticable pour les bateaux, est de 2,839 mètres.

Le *Moron* (Gironde) a été autrefois navigable, mais il s'est ensablé ; on le regarde encore, quoique non classé, comme navigable du port de Magrigne à la Dordogne, sur une étendue de 6,381 mètres.

La *Moselle* (Vosges, Meurthe, Moselle), flottable en trains depuis le village d'Arches (Vosges), à 11 kilomètres en amont d'Épinal, commence à porter bateau devant Frouard, un peu au-dessus de l'embouchure de la Meurthe, après un parcours de 91,660

mètres. Le développement total de son cours navigable, jusqu'à Coblentz, lieu où elle se jette dans le Rhin, est de 356 kilomètres. Entre Frouard et la frontière il n'y a que 116,159 mètres. La Meuse a été récemment, à Frouard même, rattachée au canal de la Marne au Rhin.

Le *Mosson* (Hérault) est classé comme navigable sur une étendue de 1,650 mètres, depuis le Port au Vin, dans la commune de Villeneuve-lès-Maguelonne jusqu'à son embouchure dans le Lez, à 1,500 mètres en amont du canal des Étangs, mais ce cours d'eau est devenu impraticable à la navigation.

La *Nive* (Basses-Pyrénées), flottable en trains à partir du confluent du torrent de Lauribarre, à 2,500 mètres en aval de Saint-Jean-Pied-de-Port, jusqu'au port de Cambo, sur une longueur de 37 kilomètres, est navigable du port de Cambo a son embouchure dans l'Adour sur une longueur de 22 kilomètres.

La *Nivelle* (Basses-Pyrénées) est navigable à l'aide de la marée, depuis Ascain jusqu'à son embouchure dans le golfe de Gascogne, entre l'Adour et la Bidassoa, sur une étendue de 10,000 mètres.

L'*Odet* ou la rivière de Quimper (Finistère) est navigable à l'aide de la marée, sur une étendue de 17,000 mètres, depuis Quimper même jusqu'à son embouchure dans l'Océan, à l'anse de Ben-Odet.

L'*Ognon* (Loire-Inférieure) est navigable sur une étendue de 5,000 mètres, depuis le bourg de Pont-Saint-Martin jusqu'à son embouchure dans le lac de Grandlieu, par lequel, ainsi que la Boulogne, il communique avec l'Archeneau qui s'écoule dans la Loire.

L'*Oise* (Aisne, Oise, Seine-et-Oise), déclaré flottable en trains du pont de Beautor à Chauny, quoiqu'il n'y ait plus de flottage sur cette partie de son cours qui a 14 kilomètres de longueur, est de temps immémorial navigable depuis Chauny jusqu'à son embouchure dans la Seine à Conflans-Sainte-Honorine. Dès le commencement du XVII[e] siècle on avait songé à canaliser l'Oise au-dessus de Chauny, jusqu'à Erloy. Les travaux effectués étant défectueux, le canal de l'Oise à la Somme a suppléé à cette insuffisance entre Chauny et La Fère. En aval de Chauny, le canal qui va de la dernière écluse du canal de Saint-Quentin au village de Manicamp a de même amélioré la voie de la naviga-

tion inférieure. Ce canal est continué par un canal latéral à l'Oise qui aboutit à Janville, et le reste de l'Oise, jusqu'à la Seine, est canalisé. En amont de l'écluse de Janville le cours naturellement navigable de l'Oise est de 55,000 mètres; le cours canalisé de l'Oise, au-dessous de Janville, qui a été, jusqu'en 1860, concédé à une compagnie, est long de 105,200 mètres.

L'*Orb* (Hérault) fait, sous les murs de Béziers, partie du canal du Midi sur une longueur de 750 mètres, mais cette traversée en rivière devait être remplacée par un passage sur aqueduc. En aval de Béziers et jusqu'à Sérignan, l'Orb cesse d'être navigable, mais il le redevient, de Sérignan jusqu'à la mer, sur une étendue de 3,500 mètres.

L'*Orne* (Orne, Calvados) est navigable de Caen à son embouchure dans la mer, située près du village d'Oyestreham, mais seulement au moment de la haute mer, sur une étendue de 18,289 mètres. Malgré ces inconvénients, le canal latéral de Caen à la mer ne lui ôte pas toute son importance.

L'*Oudon* (Maine-et-Loire) est artificiellement navigable, sur un parcours de 18,800 mètres, depuis le Moulin-sous-la-Tour, en amont du pont de Ségré jusqu'à son embouchure dans la Mayenne.

L'*Ourcq* (Seine-et-Marne) a été, dès le XVIe siècle, rendu navigable sur une étendue de 36,500 mètres, depuis le Port aux Perches jusqu'à son embouchure dans la Marne, à Lizy. La partie supérieure de son cours, entre le Port aux Perches et Mareuil, fait partie de la concession du canal qui porte le nom de l'Ourcq.

Le *Pensez* (Finistère) est, sur une longueur de 8,000 mètres, navigable à l'aide des marées depuis le port de Pensez jusqu'à son embouchure dans la Manche.

Le *Pont-de-Buis*, appelé aussi le *Dourdu* (Finistère), est navigable sur une longueur de 3,000 mètres depuis le Pont-de-Buis jusqu'au point, en aval de Port-Launay, où il se jette dans l'Aulne.

Le *Pont-L'abbé* (Finistère) est navigable depuis la chaussée qui limite en amont le port de Pont-L'abbé, jusqu'à son embouchure dans l'anse de Ben-Odet. L'étendue de ce parcours est de 7,000 mètres.

Le *Pouldavid* (Finistère) qu'on nomme également la rivière de Port-Rhu, est navigable à partir du pont situé sur la route

nº 163, jusqu'à son embouchure dans la baie de Douarnenez. Il y a 2,000 mètres de distance entre ces deux points.

La *Rance* (Ile-et-Vilaine, Côtes-du-Nord) est navigable, sur une étendue de 18,000 mètres, à partir de l'écluse du Châtelier, située à 6 kilomètres en aval de Dinan, et à laquelle aboutit le canal dirigé de l'Ille sur la Rance, jusqu'à son embouchure dans la Manche au-dessous de Saint-Servan.

Le *Rhin* (Haut-Rhin, Bas-Rhin) coule à la frontière orientale de la France, de Bâle à Lauterbourg. C'est à Bâle même qu'il commence à être navigable et il l'est jusqu'à Rotterdam, sur un parcours total de 862 kilomètres, dont 197,752 mètres sur notre frontière. La navigation n'est jamais interrompue en aval de Strasbourg. En amont, la teneur du lit du Rhin laisse encore à désirer malgré de nombreux travaux exécutés pour combattre les atterrissements.

Le *Rhône* (Ain, Basse-Savoie, Isère, Rhône, Ardèche, Drôme, Gard, Vaucluse, Bouches-du-Rhône) est navigable, de son propre fonds, depuis le hameau du Parc, dans la commune de Sorgieu, à 34 kilomètres de son entrée en France, jusqu'à son embouchure dans la Méditerranée. Il pourrait porter bateaux sur une étendue de 12 kilomètres de plus du côté du lac de Genève, mais on ne se sert là de son cours que pour le flottage. Plus haut encore, sur 22 kilomètres, du fort de l'Écluse au Parc, ce sont des chutes qui empêchent de naviguer, mais le flottage à bûches perdues y est pratiqué. Au-dessous d'Arles toute la navigation est maritime. On a fait depuis la loi de 1835 des travaux importants et coûteux pour améliorer le cours du Rhône. L'étendue de son développement navigable est de 497 kilomètres, à partir de l'ancienne limite de la France et de la Savoie. Il n'y a, du reste, pour ainsi dire pas de navigation sur la section du Rhône qui s'étend du hameau du Parc à Seyssel.

On appelle Petit-Rhône le bras du fleuve qui se détache à Fourques et se jette dans la mer près des Saintes-Maries, formant avec le bras principal le contour de la Camargue. Il n'est pas toujours aisé d'y naviguer, à cause des sables; son développement est de 55 kilomètres.

La *Rille* (Orne, Eure) est classée comme navigable de Montfort à son embouchure dans la Seine, entre Quillebeuf et Honfleur, mais la navigation n'a lieu qu'à partir de Pont-Audemer,

c'est-à-dire sur environ 19,000 mètres, longueur qui doit être réduite à moins de 14,500 mètres par des redressements. De Pont-Audemer à Montfort la distance est de 14,200 mètres.

Le *Roubion* (Drôme), long de 68 kil. n'est pas même flottable.

La *Salaison* (Hérault) avait été rendue navigable depuis le territoire de Mauguio et devait être entretenue aux frais de cette commune, jusqu'à son embouchure dans l'étang qui porte son nom, sur une longeur de 1,650 mètres, mais le manque de soins l'a laissée s'ensabler et l'État n'en a pas repris la charge.

Le *Salat* (Ariége, Haute-Garonne), flottable en trains de Taurignan-Castel à Lacave, est navigable depuis ce dernier point jusqu'à son embouchure dans la Garonne, mais fort difficilement. L'étendue est de 17,453 mètres.

La *Sambre* (Aisne et Nord) est navigable depuis Landrecies, où débouche le canal qui l'unit à l'Oise. Elle entre en Belgique en aval de Jeumont et rejoint la Meuse à Namur. Sur un développement total de 148,984 mètres, la part de la section française est de 56,442 mètres que des redressements réduisent à 54,446 mètres.

La *Saône* (Vosges, Haute-Saône, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Ain, Rhône), flottable en trains depuis le port de Jonvelle, est classée comme navigable depuis le pont de Gray jusqu'à son embouchure dans le Rhône à Lyon, au faubourg de la Mulâtière; mais, par suite de travaux considérables qui, en 25 ans ont coûté 30 millions, la navigabilité a été prolongée en amont de Gray jusqu'à Ray, et doit l'être jusqu'à Port-sur-Saône.

L'étendue navigable, de Port-sur-Saône à Lyon, est de 365,340 mètres; elle doit être réduite de 22,241 mètres par des dérivations.

La *Sarthe* (Orne, Sarthe, Maine-et-Loire) est navigable depuis le Pont-Napoléon, au Mans, jusqu'à son embouchure dans la Mayenne, à 3 kilomètres au-dessus d'Angers. La partie qui est entre le Mans et Cheffes, qui n'est navigable qu'artificiellement, n'est pas entièrement canalisée. Elle est longue de 108,298 mètres et le cours total de 126,491.

La *Scarpe* (Pas-de-Calais, Nord) est navigable à partir de Saint-Nicolas-lès-Arras, au lieu dit les Quatre Cris, jusqu'à son embouchure dans l'Escaut, en face de Mortagne. Le canal de Saint-Michel, établi en 1686, prolonge cette navigation de Saint-Nicolas au rivage d'Arras par les fossés de la place. Le

développement du cours navigable de la rivière est de 66,680 mètres. La partie supérieure, d'Arras au fort de Scarpe, y compris le canal Saint-Michel qui est long de 690 mètres, présente une étendue de 30,528 mètres; la partie inférieure, du fort de Scarpe à l'Escaut, se développe sur un parcours de 46,043 mètres, réduit à 36,152 par des redressements. La Scarpe inférieure fait l'objet d'une concession.

Le *Scorff* (Morbihan) est navigable sur une étendue de 12,350 mètres, depuis Pont-Scorff jusqu'à son embouchure dans le Blavet, près et en amont de Lorient.

La *Sée* (Manche) est classée comme navigable sur un parcours de 22,400 mètres depuis Tirepied, au-dessus d'Avranches, jusqu'au groin du sud d'où elle se rend dans la mer par la baie du mont Saint-Michel.

La *Seille* (Jura, Saône-et-Loire) est navigable artificiellement, de Louhans à son embouchure dans la Saône. Le parcours est de 39,200 mètres.

La *Seine* (Côte-d'Or, Aube, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise et Seine, Oise, Eure et Seine-Inférieure) commence à être navigable à Marcilly, à l'extrémité inférieure du canal de la Haute-Seine, et elle ne cesse de l'être jusqu'à son embouchure dans la mer, entre Honfleur et le Havre. Le développement de la ligne est de 560,896 mètres, dont 127,700 pour la navigation maritime. Il a été dépensé environ 30 millions de francs dans les trente dernières années pour l'amélioration de la navigabilité du fleuve.

La *Selune* (Manche) est classée comme navigable, sur une étendue de 8,750 mètres, depuis le pont de Ducey jusqu'à son embouchure dans la baie de Saint-Michel, mais il n'existe vraiment pas de navigation sur ses eaux.

La *Semoy* (Ardennes), flottable en trains à partir de Tintigny, dans le Luxembourg belge, est navigable, en bonnes eaux, à partir des Hautes-Rivières, dans le département des Ardennes jusqu'à son embouchure dans la Meuse, à Lavaldieu, près de Monthermé, c'est-à-dire sur un parcours de 18,000 mètres, mais la navigation y est très-difficile et n'a lieu habituellement qu'à partir des usines de Phade, sur une étendue de 2,600 mètres.

La *Seudre* (Charente-Inférieure) est navigable, mais exclusivement d'une navigation maritime comme la plupart des petites rivières des côtes, sur une étendue de 22,000 mètres,

à partir de l'écluse de Riberou, dans la commune de Saujon.

La *Sèves* (Manche) est classée comme navigable depuis la chaussée de Beaupté, sur le chemin de Marigny à la Haye-du-Puits, jusqu'à son embouchure dans la Douves. C'est un parcours de 7,150 mètres. Il n'y a, en fait, pas plus de navigation sur la Sèves que sur la Madeleine ou le Merderet.

La *Sèvre-Nantaise* (Deux-Sèvres, Vendée, Loire-Inférieure) porte bateaux sur une étendue de 20,600 mètres, depuis Monnières jusqu'à son embouchure dans la Loire, à l'aval de Nantes.

La *Sèvre-Niortaise* (Deux-Sèvres, Vendée, Charente-Inférieure) commence à être navigable à Niort même. Son cours naturellement navigable est de 84,783 mètres, dont 20,790 à partir de Marans, pour la navigation maritime. Il a été réduit de 9,806 mètres par des dérivations. Un certain nombre de canaux de dessèchement, liés au cours de la Sèvre, sont accessible à la petite navigation.

La *Sienne* (Manche) est classée comme navigable depuis le pont de la Roque, dans la commune de Montchaton, au confluent de la Soulle jusqu'à son embouchure dans la mer. La distance est de 8,000 mètres. A la rigueur, on pourrait naviguer 9 kilomètres de plus en amont du pont de la Roque jusqu'à Hyenville.

La *Somme* (Aisne, Somme) est classée comme navigable depuis la Neuville-lès-Bray, en aval de Péronne, jusqu'à son embouchure dans la mer; mais il y a longtemps que les bateaux ne se servent plus du lit de la rivière et passent par le canal latéral. Aussi toute perception a-t-elle cessé au-dessus de Saint-Valery. De Saint-Valery à la mer, la distance est de 6,000 mètres.

La *becque de Steenwerck* (Nord) est navigable sur une étendue de 7,000 mètres jusqu'à son embouchure dans la Lys, en face de Sailly.

Le *Tarn* (Lozère, Aveyron, Tarn, Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne) est classé comme navigable sur tout son cours dans le département qui lui doit son nom; mais, en réalité, la navigation ne commence qu'à la chute du Sault de Sabo, dans la commune d'Arthez. Encore est-elle très-difficile au-dessus d'Alby et souvent interrompue même entre Alby et Gaillac, point où la navigation commençait autrefois. L'étendue du cours classé est de 147,899 mètres.

La *Taute* (Manche) est navigable, au moins au temps des crues, sur une longueur de 32,100 mètres, depuis le moulin du Mesnil, près Marchésieux, jusqu'à l'ancien passage du grand Vey où elle se jette dans la mer.

Le *Tenu* (Loire-Inférieure) est navigable, sur un parcours de 15 kilomètres, depuis le bourg de Saint-Même jusqu'à son embouchure dans l'Acheneau.

La *Terrette* (Manche), au temps des crues, porte bateaux depuis le pont Boucher, commune de Saint-Pierre d'Arthenay, jusqu'à son embouchure dans la Taute. Son cours navigable est long de 7,200 mètres.

L'étang de *Thau* (Hérault), large de 2,000 à 6,000 mètres et long d'environ 20 kilomètres, communique avec la mer par le canal de Cette. Il reçoit à l'ouest, au port des Ouglous, le canal du Midi, et, à l'est, le canal des Étangs. La traversée est de 16 kilomètres des Ouglous à l'embouchure du canal de Cette, de 17 kilomètres et demi, jusqu'à l'embouchure du canal des Étangs, et de 1,500 mètres de celle-ci à l'embouchure du canal de Cette. On a plusieurs fois projeté de créer quelque voie artificielle qui pût rendre le passage moins difficile et moins dangereux.

Le *Thouet* (Deux-Sèvres, Maine-et-Loire) est navigable depuis le moulin de Montreuil-Bellay jusqu'à son embouchure dans la Loire, à Saint-Florent, 4 kilomètres au-dessous du pont de Saumur. En face d'Artennes, le Thouet reçoit le canal de la Dives et fait partie d'une concession. L'étendue du cours général est de 23,360 mètres, dont 11,840 sont canalisés et concédés.

La *Touques* (Calvados) offre un développement de 31,225 mètres de navigabilité, dont 25,500 pour la navigation fluviale du Breuil à la Touques, et 5,725 pour la navigation maritime de la Touques à l'extrémité de la jetée de l'ouest de Trouville. Autrefois les bateaux remontaient jusqu'à Lisieux. Ils le pourraient faire encore; mais ici, comme en beaucoup d'autres lieux, l'amélioration et la multiplication des routes de terre ont ôté de leur prix à ces voies navigables, qui rendaient de plus grands services quand on ne pouvait guère employer qu'elles.

Le *Trieux*.(Côtes-du-Nord) est navigable à l'aide des marées, depuis le port de Pontrieux jusqu'à son embouchure dans la Manche, c'est-à-dire sur une étendue de 18,000 mètres.

La *Vanloue* (Manche), a été déclarée navigable entre la route

départementale n° 13, et le confluent de la Taute. (Décret du 11 décembre 1861.)

La rivière de *Vannes* (Morbihan), est le chenal qui conduit de la pleine mer au port de Vannes. Il est long de 16,000 mètres.

La *Vendée* (Deux-Sèvres, Vendée) n'était naguère navigable que depuis le port du Gros-Noyer jusqu'à son embouchure dans la Sèvre-Niortaise; on a fait remonter la navigabilité de 3,838 mètres jusqu'à Fontenay, et le cours total est long de 25,368 mètres.

La *Vezère* (Corrèze, Dordogne) est navigable à partir du moulin de la Cave, à 800 mètres au-dessous du bourg de Terrasson, non loin de la limite des deux départements de la Corrèze et de la Dordogne (La Corrèze, soit dit en passant, n'est ni navigable ni même encore flottable). Le cours navigable de la Vezère est de 65,250 mètres. Il y a 16 kilomètres entre le moulin de la Cave et le point où la Vezère et la Corrèze se rencontrent.

La *Vie* (Calvados), affluent de la Dives, est navigable depuis Corbon sur une étendue de 2,400 mètres.

La *Vie* (Vendée) est, à l'aide des marais, navigable sur un parcours de 9,000 mètres, depuis le Pas-Opton, commune de Saint-Maixent, jusqu'à son embouchure dans l'Océan, en face de l'île de Noirmoutiers.

La *Vienne* (Corrèze, Haute-Vienne, Charente, Vienne, Indre-et-Loire) est navigable sur une étendue de 75,100 mètres, depuis le déversoir de la manufacture d'armes de Châtellerault jusqu'à son embouchure dans la Loire. On pourrait faire remonter beaucoup plus haut la navigabilité de cette rivière.

La *Vilaine* (Ille-et-Vilaine, Morbihan) est navigable à partir de Cesson, bourg situé à 6 kilomètres au-dessous de Rennes jusqu'à son embouchure dans l'Océan. Le canal de Nantes à Brest emprunte son lit, en aval de Redon, sur une longueur de 6 kilomètres. A partir de l'écluse des Bellions, où ce canal débouche, la navigation de la Vilaine n'est plus fluviale. Le développement total de son cours est de 144,100 mètres dont 41,500 pour la navigation maritime.

La *Vire* (Calvados, Manche) était navigable dès 1551, depuis Saint-Lô jusqu'à son embouchure dans la mer, par la baie des Veys. Entre Saint-Lô et l'embouchure du canal de Vire et Taute, au Porribet, elle a été concédée pour être canalisée à la

suite de travaux qui, entrepris pour assécher la vallée, avaient rendu la navigation impossible sur une partie de son cours. Du Porribet à la mer elle est restée à l'État. Au-dessus de Saint-Lô, depuis Vire on travaille à la rendre navigable sur une étendue de 57,980 mètres en diminuant son cours naturel de 11,620 mètres par des dérivations. La partie concédée est longue de 20,900 mètres, et ensuite du Porribet à la mer il y a 21,800 mètres. Le total est de 100,680 mètres dont la moitié seulement est en état d'être exploitée.

L'*Yonne* (Nièvre, Yonne), flottable à bûches perdues depuis sa source dans les étangs de Belle-Perche, à 15 kilomètres de Château-Chinon, jusqu'à un point situé à 1,274 mètres en avant du pertuis d'Armes, c'est-à-dire sur un parcours de 76 kilomètres, et ensuite flottable en trains sur un parcours de 77 kilomètres jusqu'à Auxerre, devient navigable dans cette ville jusqu'à son embouchure dans la Seine au pont de Montereau. L'étendue de sa navigabilité est de 119,573 mètres, mais on ne navigue que par le secours des éclusées et la remonte n'est pas facile.

L'annexion à la Frauce de la Savoie et du comté de Nice ne l'a pas enrichie de rivières navigables. Elle n'y a gagné que de posséder le lac de Genève de moitié avec la Suisse.

Le lac de *Genève*, long de 71 kilomètres et large de 14 dans sa plus grande largeur d'Evian à Morges, présente une étendue d'eau navigable de 143,000 hectares. La plus grande partie de sa rive méridionale appartient à la France, qui de Saint-Gingolph à Hermance, y trouve une ligne de frontière longue d'environ 60 kilomètres.

Les rivières qui de la Savoie se jettent dans le lac de Genève ou dans le Rhône, comme la Drance, l'Arve, le Fier, le Chéran sont des torrents où le flottage même est à peine praticable. Au sortir du lac du Bourget les eaux descendues des montagnes forment sur une étendue de 3 ou 4 kilomètres le canal de Savières qui porte bateau en se dirigeant sur le Rhône. C'est le seul cours d'eau navigable de la Savoie. Quant au comté de Nice, il n'y a là que la rivière de la Roya qui soit flottable. Elle n'offre pas plus de 20 kilomètres de développement sur le territoire français.

L'étendue de toutes les parties navigables des rivières et des

fleuves est donc d'environ 9,500 kilomètres, mais sur ces 9,500 kilomètres, il y en a plus de 1,500 qui ne sont navigables que de nom et qu'aucune navigation réelle n'anime, et, sur les 8,000 autres kilomètres, on a constaté que les trois quarts des transports effectués par eau n'emploient le cours que de 1,800 kilomètres, c'est-à-dire du cinquième environ du développement total de nos eaux navigables. C'est dans cette partie du domaine fluvial surtout qu'il faut réunir tous les perfectionnements de l'art des ingénieurs.

Dans le bassin de la Seine il y a longtemps déjà que la Marne, l'une des grandes sections de la route d'eau de Paris à Strasbourg, attend l'achèvement de travaux d'amélioration d'une extrême urgence. Déjà près de cent millions ont été consacrés à l'amélioration du canal de la Marne au Rhin, entre Strasbourg et Vitry, d'un canal latéral à la rivière entre Vitry et Épernay, d'un canal de dérivation entre Meaux et Chalifert et enfin du canal de Saint-Maur, près Paris. Avec dix millions, plutôt moins que plus, on compléterait la canalisation entre Épernay et Paris, et une œuvre si importante et si coûteuse entrerait enfin dans toute son activité.

L'Yonne et la haute Seine qui servent de débouché aux canaux du Nivernais et de Bourgogne, n'offrent à la batellerie qu'une navigabilité intermittente, alimentée par les éclusées qui, deux fois par semaine, sont fournies par la haute Yonne et par ses affluents supérieurs. Il importe d'établir sur cette ligne d'eau une navigation constante et régulière.

Entre Paris et Rouen, comme entre Rouen et la mer, des travaux commencés presque dès l'origine de la société française et qui se sont continuellement succédé n'ont pas encore abouti à un état de perfection qui dispense d'y ajouter des travaux complémentaires; et, enfin, sur l'une des rives de la Seine, il est devenu nécessaire de rendre l'Eure propre à satisfaire les besoins industriels de la ville de Louviers.

On n'a pas achevé, dans le grand bassin de la Loire, la canalisation de la Sarthe, ordonnée par la loi du 31 mai 1846, et il reste à opérer bien des améliorations dans la partie du cours de la Loire elle-même qui s'étend de Briare à la mer. En aval de Nantes on les a commencées.

L'un des principaux affluents du fleuve, l'Allier, ne se prêterait pas à l'établissement d'une navigation régulière, mais,

comme voie navigable à la fois et comme torrent, on a des travaux de défense à entreprendre sur ses rives.

Dans le bassin de la Garonne l'état de navigabilité du Lot et du Tarn, débouché des bassins houillers de l'Aveyron et de Carmaux, n'est pas encore arrivé au point où on doit le conduire; il en est de même pour les eaux de la Dordogne, entre Souillac et Libourne; et, au-dessous de Castets, la Garonne, pour fournir un mouillage égal à celui du canal latéral qui la remplace à partir de Toulouse, doit être pourvue de digues longitudinales submersibles. Enfin, en aval de Bordeaux, le lit maritime de la Gironde réclame un certain nombre de travaux d'amélioration.

On doit améliorer aussi le cours navigable de la Charente, et celui de son affluent, la Boutonne.

La Sèvre-Niortaise a été l'objet de perfectionnements considérables dans ces dernières années, mais la navigation n'y est pas absolument régulière, et, pendant les crues, les eaux n'y trouvent pas un écoulement qui leur suffise. Ses affluents, la Vendée, les deux Autises, le Mignon, sont exposés au même inconvénient.

Trop longtemps négligée, la route d'eau qui, par le Rhône et la Saône, remonte de la mer à Gray, et de là gagne le Rhin, peut devenir une excellente voie navigable, si l'on ferme partout les bras parasites, et si l'on resserre le lit des basses eaux du fleuve et de la rivière qui la composent. Les travaux à entreprendre, à l'embouchure même du Rhône, auront pour effet d'accroître la fortune de cette ligne qui ne se rattache pas seulement au bassin du Rhin, mais à celui de la Garonne, à celui de la Loire et à celui de la Seine.

On avait trop compté sur les ouvrages exécutés pour la protection de la vallée de l'Isère, l'un des grands affluents du Rhône. L'inondation de 1856 et la redoutable crue de 1859 en ont démontré l'insuffisance.

Que l'on se reporte vers la région du nord et du nord-est de la France et l'on verra que, si depuis plus longtemps l'effort de l'homme, au moins pour le nord, y a accumulé les travaux utiles, nous avons encore à les coordonner et à les compléter. Les différents cours d'eau qui forment la communication entre Paris et les grandes villes industrielles et les ports de la Belgique n'ont besoin que d'être améliorés en quelques parties, mais comme c'est là que se pratique le plus actif commerce de

transport, les améliorations y ont autant d'importance que de grandes créations ailleurs.

Il faut remplacer par des écluses les sept pertuis de la Meuse supérieure et ouvrir des chenaux dans les hauts fonds les plus incommodes entre Verdun et Sedan. La navigation y deviendra plus aisée et moins coûteuse, surtout à la remonte. On a déjà, dans le département de la Moselle, construit le long de la rivière qui lui a donné son nom des digues submersibles et des chemins de halage qui ont contenu et régularisé heureusement son cours; il reste à achever ces travaux, entre la limite inférieure du département de la Meurthe et Frouard.

Il faudrait enfin faire disparaître quelques obstacles qui gênent la navigation de l'Ill, rivière qui sert de jonction au canal du Rhône au Rhin et à celui du Rhin à la Marne.

Tous ces travaux ont été estimés à la somme de 100 millions. A partir de 1860, il a dû être alloué pour leur exécution 32 millions de fonds extraordinaires, à dépenser en trois exercices.

Les lois du 14 juillet et du 2 juillet 1861 ont donné une impulsion nouvelle aux travaux des rivières. En 1863 il a été dépensé 11 millions sur 27 cours d'eau.

On a poursuivi avec activité la construction des barrages éclusés de la haute-Seine et de l'Yonne, amélioré la navigabilité entre Paris et Rouen, et repris la canalisation de la Marne, sur une longueur de 206 kilomètres, entre Dizy et la Seine. Les passages difficiles du Rhône, au confluent de la Saône, à Chavenay, à la Roche-de-Glün, à Ancône, aux Courlis, au pont Saint-Benazet ont été mis en bon état et déjà la batellerie dépasse le chiffre de 300,000 tonnes transportées à distance entière de Lyon à Arles. La navigation du Rhône maritime prendra le même essor quand sera exécuté le canal tracé entre la Tour de Saint-Louis et l'anse de Fos. Un décret du 9 mai 1863, a prescrit l'exécution de cet ouvrage dont la dépense est évaluée à 8 millions. Les propriétaires riverains se sont engagés à y concourir pour 1,500,000 fr. Le canal proprement dit doit coûter 3,450,000 fr. Il est adjugé et on l'exécute. L'endiguement du Var, sur la rive gauche, commencé par le gouvernement italien, se poursuit avec succès.

En aval de Bordeaux, la Garonne n'offrait qu'un mouillage de 0m80 à mer basse dans la passe de Bassens et de 0m80 à 2

mètres au bec d'Ambès. On a porté cette profondeur à 2m20 et à 3 mètres.

De semblables travaux ont amélioré le lit de la Loire entre Nantes et l'île Thérèse, mais il reste encore à faire sur ce point. Des résultats plus complets ont été obtenus sur la Seine entre Rouen et Quillebœuf.

Tous ces travaux ont reçu, en 1863, 8 millions d'allocations, et 3 autres millions ont été répartis entre les ouvrages de 20 autres rivières. Pour achever les travaux décrétés, il restait à dépenser 35,250,000 fr. au 1er janvier 1864.

Le développement total des rivières navigables est, nous l'avons dit, de 9,500 kilomètres, non-compris les parties qui ne sont que flottables en trains ; mais sur une longueur non-seulement de 1,800 où elle est absolument nulle, mais de 3,000 kilomètres, la navigation est purement nominale ou presque nulle. La longueur des canaux est de 4,750 kilomètres, ce qui donne pour toutes les voies de la navigation intérieure du pays une étendue de 11,250 kilomètres et même de 14,250 en comptant les parties qui ne sont pas fréquentées.

En 1850, le trafic de ces voies s'évaluait au chiffre de 1,722 millions de tonnes transportées à un kilomètre ; en 1861, il a atteint le chiffre de 2,200 millions qui correspond à celui de 195,000 tonnes parcourant l'ensemble de toutes les lignes des rivières ou des canaux. En 1862, il y a eu augmentation de 160 millions de tonnes pour le transport kilométrique ou de 5,000 tonnes pour le transport à la distance entière.

§ 2. — Canaux.

Les canaux de jonction ne nous paraissent plus aussi dignes de notre attention qu'on les jugeait il y a seulement trente ans, alors qu'ignorant encore avec quelle rapidité et quel succès les voies de fer allaient s'étendre, on achevait de réaliser le rêve des ingénieurs des trois siècles précédents et d'enlever aux fleuves et aux rivières, jusqu'alors séparés presque tous les uns des autres, le caractère d'un cours d'eau local qui n'est utile

qu'à une vallée, et de créer enfin dans toute son ampleur la navigation intérieure de la France.

C'est ainsi que « par la Seine, l'Oise, le canal de Saint-Quentin, l'Escaut et les nombreux canaux qui se rattachent à la ligne principale, Paris communique d'une part avec la mer au Havre; de l'autre, avec les houillères de la Belgique et de la Flandre française, ainsi qu'avec nos ports du littoral du Nord [1]. La Marne et le canal de la Marne au Rhin établissent entre Paris et l'Alsace une voie navigable qui se rattache au système des canaux du Nord par le canal de l'Aisne à la Marne. A Strasbourg, le canal de la Marne au Rhin se relie à celui du Rhône au Rhin, et ce dernier suivant la plaine de l'Alsace jusqu'à Mulhouse, puis franchissant le faîte séparatif des vallées du Rhin et de la Saône, forme le nœud de la grande artère qui, par la Saône et le Rhône, met l'Alsace et la Suisse en communication avec les houillères du bassin de Rive-de-Gier et avec la Méditerranée.

» Cette même ligne fluviale du Rhône et de la Saône est reliée avec Paris par le canal de Bourgogne et par l'Yonne et la Loire, et sert de débouché aux exploitations houillères de Blanzy. Dans la vallée de la Loire, ce canal vient se joindre à Digoin, au canal latéral qui, de Roanne à Briare, supplée à l'imperfection de la navigation du fleuve. A Briare et plus bas, au-dessus d'Orléans, prennent leur origine les deux canaux de Briare et d'Orléans qui, réunis près de Montargis, empruntent le cours du Loing canalisé et viennent aboutir dans la Seine à Moret.

» A Decise commence le canal du Nivernais qui, après avoir franchi les montagnes du Morvan, si riches en forêts, vient déboucher dans l'Yonne à Auxerre, et forme ainsi une seconde voie de communication navigable entre la Loire et la Seine. Au-dessous de Nevers, le canal du Berry se rattache au canal latéral de la Loire, et, après avoir remonté jusqu'à Montluçon, descend par les vallées de l'Avron et du Cher jusqu'à Tours, en fermant le vaste triangle que forme, entre Nevers et Tours, le cours de la Loire. Les houillères de Saint-Étienne, celles de Commentry et les forges de Montluçon trouvent dans cet en-

[1] Ce tableau raccourci est extrait du Rapport de M. Rouher sur les voies de communication, reproduit dans la *Situation de l'Empire* (1860).

semble de voies navigables leur principal débouché vers Paris et la basse Loire.

» A Nantes commence le réseau des canaux de Bretagne qui mettent toute cette contrée en communication avec la Loire, et par la Loire avec le centre de la France. Le plus important de ces canaux, celui de Nantes à Brest, traverse les villes de Redon, Napoléonville et Châteaulin. A Redon il se joint à la Vilaine canalisée qui, d'un côté, se jette à la mer au-dessous de la Roche-Bernard, de l'autre remonte jusqu'à Rennes, et, par le canal d'Ille-et-Rance, aboutit à la Manche près Saint-Malo. A Napoléonville le canal de Nantes à Brest communique avec la rivière canalisée du Blavet qui vient se jeter dans la rade de Lorient. C'est ainsi que deux de nos grands arsenaux maritimes, Brest et Lorient, se trouvent desservis par un système complet de voies navigables.

» Si l'on porte les yeux vers le midi de la France, on y trouve la ligne de communication des deux mers, une des plus grandes œuvres du règne de Louis XIV. Le canal du Midi, ouvert entre Cette et Toulouse, a été complété par le canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets, qui remédie à l'irrégularité du cours du fleuve. Enfin, à partir de Cette, la navigation se continue jusqu'au Rhône par les canaux des étangs et le canal de Beaucaire. »

Les premiers canaux français datent du XVIe siècle. Il y avait quelques années déjà que deux ingénieurs de Viterbe, dont le nom n'a pas été conservé, venaient d'inventer l'écluse à sas, sans laquelle il n'y a pas de canal possible, quand Léonard de Vinci vint faire connaître l'invention de ses compatriotes au gouvernement de François Ier qui en ordonna une application sur la Vilaine entre Rennes et Redon. Plus tard Henri IV l'appliqua au cours de la Baïse, de la ville de Nérac à la Garonne; mais le premier canal à point de partage, qui est celui de Briare, n'a été exécuté qu'au XVIIe siècle, de 1605 à 1642. On construisit bientôt après le fameux canal du Midi, puis le canal de Grave qui va de Cette à Montpellier, le canal de Cette, celui de la Radelle et le canal d'Orléans. En même temps se creusaient au nord les canaux de la Colme, de la Haute-Deule, de Dunkerque à Furnes, de la Deule à la Bassée, de Calais, et dans l'est le canal militaire de la Brusche, commandé par Vauban,

qui donnait aussi des avis sur le système général des voies artificielles de navigation dont il fallait enrichir notre territoire.

Le mouvement commencé au XVII[e] siècle ne se ralentit pas au XVIII[e]. Le canal Crozat joignit bientôt la Somme à la Seine et les canaux de Neuf-Fossé, de Mardick, d'Ardres, de Bourbourg s'ouvrirent à la navigation de la Flandre. Entre Dôle et la Saône se traçait, s'exécutait le canal du Rhône au Rhin, et, au midi, le canal de Narbonne rattachait l'Aude au canal du Midi pendant que les canaux des Étangs et de Lunel achevaient presque le réseau du littoral de la Méditerranée. Enfin on commençait les travaux du canal de Bourgogne, du canal du Nivernais, du canal de Saint-Quentin, du canal de la Somme et on décidait qu'il y aurait un canal de Bretagne, un canal du Berry, un canal de l'Ourcq et un canal de Marans à La Rochelle. Au moment où l'ancienne monarchie succomba on pouvait porter à un total de 3,000 kilomètres l'ensemble des canaux dont le plan était déjà tracé ou du moins dont l'idée première était conçue, et en réalité, à la fin du dernier siècle, il y avait 1,067 kilomètres de canaux livrés à la navigation.

L'Empire y ajouta 205 kilomètres de nouvelles voies artificiellement navigables, et parmi elles figure le canal de Saint-Quentin entièrement achevé et le canal de Bourgogne. Il avait concédé en 1801 le canal de Beaucaire, il avait décrété l'exécution du canal de l'Ourcq, et ordonné la création du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin. Les canaux d'Arles à Bouc, de la haute Seine, de Mons à Condé, des salines de l'Est et de Saint-Maur, en amont de Paris, étaient aussi placés sur son programme. Si en 1814 on ne comptait encore que 1,272 kilomètres de canaux réellement ouverts, Marseille du moins communiquait déjà avec Anvers.

La part de la Restauration est assez belle dans l'héritage des œuvres de paix que les générations qui nous précèdent auront léguées à l'avenir. A peine eut-on mis le premier pansement sur les blessures saignantes de la France, que les esprits qui, au milieu de tant de rancunes et d'amers souvenirs, cédaient surtout à l'amour du bien public, songèrent à la consoler en la dotant de richesses qui ne devaient coûter de sang et de regrets à personne. Les travaux d'utilité générale furent donc étudiés plus profondément qu'il n'avait été possible de le faire depuis 1789 et les préoccupations de progrès matériel qui, inaugurées

par le ministère de Turgot, n'avaient cessé d'animer les âmes que lorsqu'elles furent saisies par une passion plus ardente, celle de la régénération complète de la société, recommencèrent à régner dans le monde officiel. On ne savait pas alors quelle part il y avait à faire aux voies ferrées dont quelques génies spéculatifs se souciaient seuls; c'était donc aux routes et aux canaux que l'on pensait.

Un vaste projet d'ensemble préparé par la direction des ponts-et-chaussées, fut publié en 1820 et frappa par l'élévation des idées administratives. Ce beau travail mérite d'être placé au premier rang des monuments qui contiennent l'histoire du développement des instruments de civilisation et des sources de fortune générale dont le progrès des temps a enrichi la France. Nous nous y arrêterons un instant, et d'autant plus volontiers que c'est la première fois que l'on voit proposer un plan complet de travaux publics à la réalisation duquel devait nécessairement répondre un nouvel usage, un nouveau développement du crédit public. Nous avançons ainsi dans la description du domaine que nous avons entreprise et nous commençons à faire sentir comment le patrimoine de tous a pu si rapidement s'accroître en un siècle par les efforts de chaque génération.

« On voit, en jetant les yeux sur l'Angleterre, disait M. Becquey, alors directeur général des ponts-et-chaussées, que le pays est sillonné dans tous les sens par des canaux plus ou moins étendus. Tous, à l'exception d'un seul, le canal Calédonien en Écosse, ont fait l'objet de concessions particulières. C'était peut-être le seul moyen de parvenir, en moins d'un demi-siècle, à les multiplier dans toutes les directions, car il est permis de penser que, sans le concours des compagnies, ce grand résultat n'existerait pas encore, et que le gouvernement anglais n'aurait pas eu, plus que le gouvernement de France, le moyen de pourvoir, en aussi peu de temps, à toutes les dépenses que cette masse de travaux a occasionnées.

» Cependant, si tant de canaux en Angleterre ont été exécutés par des compagnies, cela tient à des causes qu'il importe de rappeler. Dans ce pays la propriété étant bien moins divisée qu'elle ne l'est en France, et les propriétaires se trouvant plus directement intéressés a voir créer des communications qui doivent donner une valeur plus grande à leurs vastes domaines, on conçoit que des associations peuvent se former facile-

ment et que l'on doit rencontrer peu d'obstacles pour réunir les opinions et les moyens d'exécution. En France, au contraire, la grande division des propriétés rend ces associations plus difficiles, parce que de petits propriétaires sont moins portés à entrer dans des spéculations auxquelles chacun d'eux ne peut jamais avoir qu'un faible intérêt.

» Il nous manque un autre moyen de succès. Assez ordinairement les grands propriétaires anglais sont aussi les plus riches capitalistes : un emploi d'argent qui, outre son produit comme capital, offre l'avantage d'un placement utile à l'amélioration de leurs domaines, est séduisant sous ce double rapport; tandis que chez nous il faut chercher l'actionnaire en état de faire de grandes avances dans une classe presque toujours étrangère au sol que l'entreprise doit bonifier. Il a donc un motif de moins qu'en Angleterre pour préférer cette spéculation à toute autre. Dans tous les cas une compagnie ne se décide à se charger de travaux de cette nature qu'autant qu'elle est certaine de rentrer dans toutes ses avances et de recueillir les bénéfices qu'elle peut légitimement se promettre en y consacrant ses soins et sa fortune. De son côté le gouvernement, qui a intérêt à encourager des spéculations dont le résultat influe d'une manière si puissante sur la prospérité des peuples, doit offrir toutes les garanties qu'il est en son pouvoir de donner. Les concessions ont pour but, en France, de leur procurer ces garanties, sans lesquelles toute transaction de ce genre deviendrait impossible.

» On a souvent examiné s'il était indispensable que ces concessions fussent seulement temporaires ou si l'on pouvait sans inconvénient les rendre perpétuelles, comme elles le sont en Angleterre. Mais nous devons considérer que ce qui importe surtout, c'est que les communications nécessaires au commerce de la France s'exécutent dans le terme le plus rapproché; et que, dût-il en coûter quelques sacrifices, il ne faudrait pas pour cela renoncer à obtenir cet important résultat.

» Si le mode de concession perpétuelle est celui qui doit attirer les compagnies en plus grand nombre, si c'est celui qui offre le plus d'attrait, je n'hésite pas à dire qu'il doit être préféré; et vainement prétendrait-on que de cette manière l'État perd le revenu qu'il aurait trouvé plus tard dans la perception des droits qu'il abandonne pour toujours. Ne pas acquérir le revenu d'un capital qu'on n'a pas déboursé n'est jamais une perte, et

il ne faut envier en aucun temps à ceux qui ont créé une voie nouvelle le produit, quel qu'il soit, d'une navigation qui n'existerait pas sans leur intervention. D'ailleurs le revenu fiscal d'un péage n'est que d'un intérêt secondaire pour le gouvernement. Ce n'est pas dans la vue d'obtenir ce revenu que lui-même ouvrirait à grands frais un canal ou une nouvelle route par terre : il a un intérêt plus relevé. Ce qu'il se propose c'est, je le répète, de rapprocher par des moyens artificiels, des territoires que la nature a séparés; de faire communiquer entre elles des provinces qui sont privées de débouchés et d'autres qui en sont pourvues; d'accroître la valeur des produits du sol, de donner ainsi un encouragement de plus à l'agriculture, de soutenir et de multiplier les établissements d'industrie, enfin de faciliter à la production les moyens d'aller chercher la consommation.

» Il est aussi d'une grande importance pour l'État de rendre plus facile et moins coûteux le transport des subsistances qui arriveront à moins de frais des lieux où elles abondent dans ceux où le besoin les appelle; moyen assuré, et le plus puissant de tous, de prévenir dans un vaste royaume l'excessive élévation des prix et d'adoucir l'effet des disettes locales. »

Toutes ces réflexions étaient alors fort justes, car il fallait à tout prix commencer et hâter l'exécution d'une œuvre si utile, et, en un moment où le crédit public n'existait guère encore qu'à l'état de germe, on ne pouvait trop faire d'avances aux capitalistes disposés à s'engager dans des opérations semblables [1];

[1] Le rapport proposait divers modes de rédaction du cahier des charges.

« La concurrence, disait-il, qui s'établit entre ceux qui aspirent à la concession corrige, autant qu'il se peut, ce qu'il y a nécessairement d'incertain dans l'évaluation des produits. Les concurrents, d'après les connaissances qu'ils se procurent de tout ce qui constitue l'entreprise, et suivant l'opinion que chacun d'eux se forme en particulier sur les avantages qu'elle peut offrir, demandent à devenir concessionnaires, moyennant la jouissance d'un péage pour un temps plus ou moins long. La concession appartient à celui qui a fait les conditions les meilleures pour le gouvernement, c'est-à-dire à celui qui s'est engagé à exécuter la même somme de travail pour une moindre durée de jouissance. Que si des capitalistes craignent de contracter l'obligation de faire exécuter les ouvrages, l'État peut se charger de l'exécution et les capitalistes se borner à verser les sommes auxquelles la dépense a été évaluée.

» Un autre mode, parfaitement équitable, a été adopté dans le traité relatif au prêt de 2 millions fait par une compagnie pour l'achèvement du pont de Bordeaux. On a fixé un mininum et un maximum du produit du péage et il est convenu que si ce produit reste au dessous du minimum déterminé, l'État participe à la moitié de

mais il eût peut-être été déjà permis à l'État de ne leur accorder que des concessions temporaires, aussi longues qu'il l'eût fallu, mais limitées enfin, pour n'aliéner aucune portion du domaine public, et peut-être aussi de stipuler les cas où l'administration aurait le droit de réviser les tarifs. Il est vrai qu'on n'avait pas encore bien affermi la doctrine de l'inaliénabilité du domaine public, qu'on ne s'entendait même pas encore sur les limites qu'il fallait donner au domaine public lui-même, et qu'en tout temps la nation demeure maîtresse de corriger ses lois et de réformer ses contrats.

Après avoir fait ressortir les avantages généraux de la création d'un bon système de canaux, le rapport déclarait qu'il fallait tenir compte aussi du soulagement que ces voies auxiliaires procureraient aux routes fatiguées par le roulage. L'économie était estimée à la somme de 6 millions par an, revenu invisible, mais appréciable, d'un capital public de 120 millions.

C'est par l'étude des canaux anglais que l'administration avait commencé son travail; elle avait appris par là qu'il n'était pas nécessaire de creuser des voies très-largement ouvertes, comme on en avait le goût sous l'ancienne monarchie, et que le mieux était d'opérer suivant les lieux et les besoins, et de combiner dans le même système général les canaux de grande et les canaux de petite section. Comme il fallait profiter de l'occasion d'une enquête approfondie, en traçant sur la carte les lignes de la navigation complète de la France, on ne s'était pas borné à indiquer les ouvrages dont l'exécution était immédiatement ou prochainement possible, mais ceux encore qui devaient être entrepris dans un avenir plus ou moins éloigné. Ce n'est, en effet, qu'en élevant ses vues le plus haut qu'elle peut qu'une administration bien entendue évite les erreurs et les mécomptes.

la perte, tandis que, s'il dépasse le maximum, il reçoit la moitié de l'excédant. ...» Le système de concession qui, d'après les dispositions actuelles des spéculateurs paraît devoir être le plus favorablement accueilli, c'est celui qui a été suivi pour le traité relatif à la construction d'un pont sur la Dordogne. Les concessionnaires du péage se sont obligés à verser une somme de 1,500,000 fr. à des époques déterminées, pour subvenir à la dépense des travaux. Ils prélèveront chaque année sur le produit des péages 8 p. 100 des fonds versés et 2 p. 100 pour opérer l'amortissement qui se réalisera ainsi dans le cours de 20 ans; mais, lorsque le péage n'offrira pas les ressources suffisantes pour le service des intérêts et de l'amortissement, le gouvernement devra y suppléer, de même que, s'il se trouve un excédant de produits, il sera versé dans les caisses de l'État. »

L'ensemble des travaux projetés, soit pour le moment même, soit pour des entreprises successivement échelonnées dans le temps, supposait une dépense de 237,600,000 francs, somme qu'il ne faut pas évaluer, ni beaucoup d'autres de cette époque ou d'une époque plus ancienne, d'après notre estimation du pouvoir actuel de l'argent et qui doit être augmentée d'une moitié au moins de son total. Mais cette évaluation même était loin de représenter la dépense définitive, ainsi que nous pouvons en juger par les canaux que les lois d'alors ont fait construire.

L'ensemble du plan se divisait ainsi :

Travaux à terminer sur les grandes lignes : longueur : 2,159,913 mètres 06 centimètres. Dépense à faire : 100,556,390 fr. 08 cent. — Travaux à entreprendre sur les grandes lignes : 1,225,552 mètres. Dépense à faire : 110,893,398 fr. — Travaux à faire pour achever les canaux de seconde classe déjà commencés : longueur : 596,610 mètres 90 centimètres. Dépense à faire : 26,169,290 fr.

Total de la longueur : 3,982,093 mètres 96 centimètres. Total de la dépense à faire : 237,619,078 fr. 08 cent., non compris les ouvrages à entreprendre pour la seconde classe des canaux [1].

[1] Le plan de 1820 est trop important dans l'histoire de nos travaux publics pour que nous n'en placions pas ici l'analyse.

CANAUX DE PREMIÈRE CLASSE

(comprenant les ouvrages faits et les ouvrages à terminer).

Première ligne de jonction des deux mers par le midi et l'est de la France.

Cette ligne devait se composer : 1° du cours du Rhône ou d'un canal latéral ; 2° du cours de la Saône; 3° du canal de Monsieur; 4° du cours du Rhin.

(Travaux commencés, 330,686 m. dépense faite, 11 millons; à faire, 10 millions.— Travaux à entreprendre; 240,000 m. coût 38,205,600 fr.).

Seconde ligne de jonction des deux-mers par le midi et le nord de la France.

Cette ligne devait se composer : 1° du cours du Rhône ou d'un canal latéral; 2° du cours de la Saône; 3° du canal de Bourgogne; 4° du cours de l'Yonne; 5° du cours de la Seine; 6° du cours de l'Oise; 7° du canal de Manicamp à Chauny; 8° du canal de Crozat; 9° du canal de Saint-Quentin; 10° du canal de la Somme, d'une part, et, de l'autre, de l'Escaut et des différents canaux qui en forment les ramifications dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

(Travaux à terminer : 241,978 m. 4,820 m. 149,710 m. 542,875 m. Dépenses faites : 14,800,000 fr. 3 millions et une somme dépensée anciennement qu'il n'était

L'argent manquait donc au Trésor, même pour le commencement de l'exécution de si belles entreprises, et il était difficile de persuader aux départements et aux communes de se charger des travaux qui les intéressaient le plus immédiatement. On venait à peine de régler les comptes les plus pressants de l'oc-

pas possible de déterminer. Dépenses à faire, 25,400,000 f. 4,820,000 fr., 6,480,000 fr. — Travaux à entreprendre : 26,500 m. 8 millions).

Troisième ligne de jonction des deux mers par le midi et le nord, en passant par le centre.

Cette ligne devait se composer : 1° du cours du Rhône ou d'un canal latéral ; 2° du cours de la Saône ; 3° du canal du centre ; 4° de la première partie du canal de Berry, depuis Digoin jusqu'au Bec d'Allier ; 5° du canal latéral à la Loire, depuis le Bec d'Allier jusque vis-à-vis de Briare ; 6° des canaux de Briare et du Loing ; 7° des cours de la Seine et de l'Oise.

(Travaux à terminer : 3,200 m. Dépense faite, 196,543 fr. ; à faire, 8,347,240. — Travaux à entreprendre : 85,698 m. 4 millions de fr.).

Quatrième ligne de jonction des deux mers par le midi et le nord-ouest.

Cette ligne devait se composer : 1° du cours du Rhône ou d'un canal latéral ; 2° du cours de la Saône ; 3° du canal de Bourgogue ; 3° du cours de l'Yonne ; 5° du cours de la Seine jusqu'à la mer.

(Travaux à terminer : 500 m. 3,887 m. Dépenses à faire, 1,400,000 fr. 1,509,150 f. — Travaux à entreprendre, 42,000 m. 10 millions).

Cinquième ligne de jonction des deux mers, par le midi et l'ouest, en passant par le centre de la France.

Cette ligne devait se composer : 1° du cours du Rhône ou d'un canal latéral ; 2° du cours de la Saône ; 3° du canal du Centre ; 4° du canal du Berry ; 5° du canal latéral à la basse Loire, depuis Tours jusqu'à Nantes ; 6° du canal de Nantes à Brest.

(Travaux à terminer : 417,300 m. 384,660 m. Dépense faite, 2,300,000 fr., à faire, 35,300,000 fr. — Travaux à entreprendre : 210,000 m. 6 millions).

Sixième ligne de jonction des deux mers, par le midi et le sud-ouest de la France.

Cette ligne devait se composer : 1° du canal de Marseille au port de Bouc par l'étang de Berre ; 2° du canal de Bouc à Arles ; 3° d'un canal latéral au Rhône, depuis Arles jusqu'à Tarascon ; 4° du canal de Beaucaire ; 5° du canal de la Radelle ; 6° des canaux de Mauguio et des Étangs ; 7° du canal du Languedoc ; 8° du prolongement du canal du Languedoc jusqu'à Moissac, en passant par Montauban ; 9° du cours de la Garonne depuis Moissac jusqu'à Bordeaux.

(Travaux à terminer : 45,883 m. Dépense faite, 546,349 fr. ; à faire, 7,360,000 fr. — Travaux à entreprendre : 120,272 m. 9,257,798 fr.)

Septième ligne de jonction de la Manche à la mer de Gasgogne et à la Méditerranée ou canal de Dunkerque à Bayonne et à Marville.

Cette ligne devait se composer : 1° du canal de Bourbourg ; 2° de la navigation de l'Aa ; 3° du canal d'Aire à la Bassée ; 4° du canal de la Deule ; 5° d'une partie du cours de la Scarpe ; 6° du canal de la Sensée ; 7° du cours de l'Escaut ; 8° du canal de Saint-Quentin ; 9° du canal de Crozat ; 10° du cours de l'Oise, 11° du canal de de l'Oise à la Seine ; 12° des canaux de Saint-Denis et Saint-Martin ; 13° du cours de

cupation étrangère et on allait avoir à régler ceux qu'un gouvernement qui, malgré qu'il en eût, se sentait d'ancien régime, ne voulait pas considérer comme entièrement vidés entre les défenseurs et les victimes volontaires de la Révolution. On n'hésita pas, quelque dures que fussent les conditions qu'il y avait à

la Seine depuis la gare de l'Arsenal jusqu'au canal de Loing; 14° des canaux de Loing et d'Orléans; 15° du cours de la Loire, depuis Orléans jusqu'à l'embouchure de la Vienne; 16° du cours de la Vienne jusqu'à Châtellerault; 17° du canal du Poitou qui joindrait la Vienne à la Charente par le Clain; 18° du cours de la Charente jusqu'à Angoulême; 19° d'un canal à ouvrir entre Angoulême et Libourne; 20° du cours de la Dordogne depuis Libourne jusqu'à Cubzac; 21° d'un canal de Cubzac à Bordeaux; 22° du cours de la Garonne jusqu'à l'embouchure de la Baïse et ensuite vers l'occident, du canal des Landes ou canal de jonction de la Garonne à l'Adour par la Midouze, et, d'autre part, vers l'orient, du cours de la Garonne jusqu'à Moissac, d'un canal de Moissac à Toulouse par Montauban, des canaux du Languedoc, des Étangs, de Maugnio, de la Radelle, de Beaucaire, de Tarascon à Arles, d'Arles à Bouc et de Bouc à Marseille.

(Travaux à entreprendre : 599,282 m. 35,430,000 fr.)

CANAUX DE DEUXIÈME CLASSE
(Travaux à terminer.)

Canal de Niort à La Rochelle (78,000 m. 2 millions dépensés; à dépenser : 5,293,598 fr.), canal de Luçon (10,074 m. 150,000 fr.), canal du Layon (60,000 m. 300,000 fr.), canalisation du Blavet (38,000 m. 3,400,000 fr. dépensés; à dépenser, 800,000 fr.), canal d'Ille-et-Rance (80,796 m. 6 millions dépensés; 6 à dépenser), canal Saint-Maur (1,150 m. 2,098,269 fr. dépensés; à dépenser 624,731 fr.), canal de l'Ourcq, canalisation de la Seine depuis Marcilly jusqu'à Troyes ou canal de Troyes (37,000 m. 479,039 fr. dépensés; 2,020,961 fr. à dépenser), canal des salines de Dieuze (36,444 m. dépense faite, 1,200,000 fr.; à faire, 2 millions), canal de la Brusche (16,000 m. dépense à faire, 200,000 fr.), canal du Pont de Vaux (4,000 m. dépense faite, 500,000 fr.; à faire, 80,000 fr.), canaux de Silvéréal et de Bourgidou (19,824 m.), navigation de la Baïse, depuis Nérac jusqu'à Condom (25,000 m., dépense faite, 150,000 fr.; à faire, 1,500,000 fr.), canal du Nivernais ou jonction de la Loir à l'Yonne (189,146 fr., dépense faite, 5,500,000 fr.; à faire, 7,200,000 fr.).

CANAUX DE DEUXIÈME CLASSE
(Travaux à entreprendre.)

Ouest. — Communication de Nantes à Bordeaux par une jonction de la Loire à la Sèvre-Niortaise, de la Sèvre-Niortaise à la Charente et de la Charente à la Gironde (244,200 m. 21,399,000 fr.). — Prolongation de la navigation de la Boutonne depuis Saint-Jean-d'Angely jusqu'à Chisé, par un canal latéral (30,000 m. 2,100,000 fr.). — Canal de Niort à Poitiers (70,000 m. 9 millions). — Communication de la Sèvre-Niortaise au Grand-Lay (86,500 m. 8,419,000 fr.). — Communication du Thouet à la Sèvre-Nantaise par l'Argenton et le ruisseau de Châtillon (126,000 m. 9,210,000 fr.). — Communication de l'Oust à Saint-Brieuc par le Gouet (67,000 m. 8,069,000 fr.). Jonction de la Mayenne à la Sélune par l'Ernée et le Déron (100,000 m.

subir, à engager le présent et l'avenir au profit de l'avenir lui-même et le Trésor accepta l'aide des compagnies qui lui offrirent, non sans prendre garde d'abord à leurs intérêts, de lui prêter l'argent nécessaire à la continuation ou à la création des travaux publics dont le plan général promettait tant. Les

9,491,000 fr.). — Jonction de la Sienne à la Vire par la Soule et le ruisseau de Canisy (32,500 m. 4,364,000 fr.). — Communication de la Vire à la Rance par une jonction de la Vire à la Sélune, par la Séez, et de la Sélune à la Rance en suivant à peu près le rivage de la mer (122,500 m. 10,213,000 fr.). — Canal de la Mayenne à l'Isac (70,000 m. 4,856,000 fr.). — Canal d'Ernée ou jonction de la Mayenne à la Vilaine (63,016 m. 5,927,547 fr.). — Canal d'Orne et Mayenne établissant une communication entre Caen et Angers (160,000 m. 10,945,000 fr). — Canal d'Alençon ou jonction de la Sarthe à l'Orne (161,000 m. 8,500,000 fr.). — Communication du Loir à la Mayenne par une jonction du Loir à la Sarthe et une autre jonction de la Sarthe à la Mayenne (51,500 m. 5,068,000 fr.). — Canal de la Mayenne à la Sarthe par les vallées de Jouanne, du Dinard et de Vendelle (75,000 m. 4,500,000 fr.). — Communication de l'Eure à la Sarthe par l'Huisne, par un embranchement du canal de Paris au Loir, la vallée supérieure de l'Eure jusqu'à Poutgouin et une jonction de l'Eure à l'Huisne (132,000 m. 10,494,000 fr.). — Canal d'Évreux ou jonction de l'Iton avec la Sarthe (110,000 m. 6,600,000 fr.). — Canal de jonction de l'Orne à la Vire (116,000 m. 8,850,909 fr.). — Jonction de la Douve à Cherbourg (41,000 m. 5,665,454 fr. 50). — Canal de Pont-Audemer, s'embranchant sur le canal d'Évreux (80,000 m. 3,160,000 fr.). — Canal de Paris au Loir et à la Loire-Inférieure par la vallée de la Bièvre ou celle de l'Orge jusqu'au faîte qui sépare l'Eure du Loir (360,000 m. 28 millions fr.). — Embranchement dirigé sur l'Eure par la vallée de la Vesgre (58,000 m. 5 millions fr.).

Nord. — Canal de Dieppe à Paris, par Arques, Neufchâtel, Forges, Gournay et Beauvais, puis par l'Oise prise entre Creil et Saint-Leu (190,942 m. 28 millions fr.). — Canal de Beauvais à Amiens, s'embranchant sur le canal de Dieppe (68,000 m. 6,456,000 fr.). — Canal de la Somme à Boulogne, en suivant la côte et par la vallée de la Liane (72,000 m. 4,500,000 fr.). — Communication de Boulogne à la Lys par la Liane, l'Aa et le canal de Neuffossé (55,000 m. 6,333,000 fr.). — Canal de la Somme et à la Sensée par la rivière de Miramont (73,500 m. 6,185,000 fr.). — Canal de la Scarpe latéral au ruisseau de l'Omignon, pour le transport des charbons dans la vallée inférieure de la vallée de la Somme (28,000 m. 1,745,000 fr.). — Canal de la Fère à Landrecies ou jonction de l'Oise à la Haute-Sambre (65,000 m. 3,200,000 fr.). — Communication du canal de Saint-Quentin à la Marne par un canal de jonction de l'Aisne à l'Oise, de Chauny à Soissons, l'Aisne, et un autre canal de l'Aisne à la Marne par la Vesle (128,000 m. 9,589,000 fr). — Prolongement du canal de l'Ourcq ou jonction de l'Ourcq à l'Aisne (40,000 m. 3 millions fr.). — Canal de jonction de l'Aisne à la Meuse ou canal de Champagne, par la rivière de Bar (120,000 m. 6,415,495 fr.). — Canal de la Meuse à la Moselle par Toul (145,400 m. 5,803,000 fr.). — Prolongement du canal des Salines de Dieuze jusqu'à Metz par la vallée de la Seille (85,000 m. 4 millions). — Jonction de Dieuze à Strasbourg par Sarrebourg et Saverne (98,000 m. 6,330,000 fr.). — Ligne de Paris à Strasbourg par la Marne, un canal de la Marne à la Meuse, de la Meuse à la Moselle et à la

lois d'emprunt du 5 août 1821 et du 14 août 1822, ayant permis de réaliser le vœu de l'administration et des guides les plus éclairés de notre commerce et de notre industrie, on commença bientôt la construction des lignes que ces lois autorisaient à construire. Leur développement devait être de 2,242 kilomè-

Meurthe, de la Meurthe à la Sarre et de la Sarre au Rhin par la Zorn (383,700 m. 23,764,000 fr.). — Communication de la Meuse inférieure à la ligne précédente par le canal de la Meuse à l'Aisne et par un autre canal parallèle à l'Aisne supérieure (100,000 m. 7,175,000 fr.). — Communication entre les places frontières du Nord et celles de l'Est par une jonction de l'Oise supérieure à la Meuse, de la Meuse à la Moselle et de la Moselle à Strasbourg par la ligne de Paris au Rhin (259,600 m. 19,752,500 fr.). — Communication de la Dieuze à la Meurthe par la vallée de la Seille et celle du ruisseau de la Mezulle (47,000 m. 3,160,000 fr.).

Est. — Jonction de la Haute-Marne à la Haute-Saône par les vallées de la Marne, du Saôlon et du ruisseau d'Écuelle (227,500 m. 18,474,000 fr.). — Canal de l'Aube à la Haute-Marne par l'Aujon et les ruisseaux de Breaux et de Buxières (115,000 m. 9,086,000 fr.). — Canal de la Haute-Seine au canal de Bourgogne par la vallée de la Seine et celle de l'Ignon (172,000 m. 15,440,000 fr.). — Canal de la Marne à la Seine par les ruisseaux de Sommesous et de Pleurs (75,800 m. 6,240,000 fr.). — Communication de la Haute-Marne au canal de Bourgogne par une jonction de la Marne à l'Aube, à l'aide de la Blaise et de la Voire, de l'Aube à la Seine par le vallon de la Barse, et enfin de la Seine au canal de Bourgogne, par les vallées du Lozain, de la Mogne et de l'Armance (134,000 m. 10,023,000 fr.). — Jonction de la Moselle à la Saône, par l'étang de Cône (196,000 m. 14 millions fr.). — Autre jonction de la Moselle à la Saône par le Madon (244,000 m. 17,474,000 fr.), — Communication de la Meuse au canal parallèle au Madon par les rivières du Vair et de la Vraine (70,000 m. 5,762,000 fr.). — Communication de la Moselle à la Saône par l'Angronne, la Semouse et la Lanterne (142,000 m. 12,010,000 fr.). — Communication de la Haute-Saône au canal du Rhône au Rhin, de l'embouchure de la Semouse dans la Lanterne, par la Lanterne, traversant l'Ognon, et par le Rohain, traversant la vallée de l'Issel jusqu'à Montbéliard (81,000 m. 8,061,000 fr.). — Canal de Salins au Doubs par les vallées de Salins et de la Loue, et se rattachant près de Dôle au canal du Rhône au Rhin (54,000 m. 3,585,000 fr.). — Jonction de la Loue au Doubs (24,000 m. 2,469,000 fr.). — Ligne du Doubs au Rhône par une communication du Doubs à la Seille, une jonction de la Seille à la Reyssouze et une jonction de la Reyssouze au Rhône au-dessous de l'embouchure de l'Ain (170,000 m. 11,359,000 fr.). —Canal des Salins de Montmoret, par la vallée de la Vallière jusque dans la Seille (31,451 m. 2 millions fr.). — Communication de Bourg à la Saône par la Veyle s'embranchant sur le canal de Bourg au Rhône (39,000 m. 2,760,000 fr.).

Sud. — Canal du Rhône à Marseille passant par Tarascon et Orgon, rencontrant le canal de Craponne, remontant la Touloubre et prenant l'Arc (165,000 m. 22,180,000 fr.). — Communication d'Aix à Fréjus, s'embranchant sur le canal du Rhône à Marseille, par l'Arc, la Sacaron, le Seillon et l'Argens (126,000 m. 16,058,000 fr.).—Jonction du canal d'Aix à Fréjus avec Toulon par l'Argens, l'Issolle, le ruisseau de Carnoulles, la vallée du Gapan et la rivière de Solies-le-Pont (71,000 m. 9,794,000 fr.). — Canal de Nîmes ou canal de Beaucaire à Aigues-Mortes par la

tres. La plupart ne faisaient que continuer l'œuvre ébauchée sous l'Empire; les lignes, tout à fait nouvelles, étaient le canal des Ardennes, le canal latéral à la Loire, le canal latéral à l'Oise, le canal de l'Oise canalisée. Ils s'étendaient sur une longueur de 518 kilomètres. La dépense totale, évaluée à 126 millions, était

rivière de Vistres (27,000 m. 1,809,000 fr.). — Canal de Montpellier au canal des Étangs (8,000 m. 544,000 fr.). — Canal du port de la Nouvelle à Perpignan, par les étangs, la Gly et une dérivation du Tet (42,000 m. 2,280,000 fr.). — Canal latéral de l'Aveyron, de l'embouchure de l'Aveyron dans le Tarn à celle du Céron dans l'Aveyron (81,000 m. 5,385,000 fr.). — Communication de l'Aveyron avec le canal du Midi par une jonction de l'Aveyron au Tarn et une jonction du Tarn à l'Orbe (255,000 m. 25,885,000 fr.). — Canal latéral du Tarn, depuis Alby jusqu'à Linçon sur le précédent canal (47,000 m. 3,240,000 fr.). — Communication de la Dordogne au canal du Midi par une jonction de la Dordogne au Lot, du Lot à l'Aveyron, de l'Aveyron au Tarn et du Tarn au bief de partage du canal du Midi (341,200 m. 29,111,000 fr.). — Canal de l'Adour à la Haute-Garonne par une jonction de l'Adour à l'Arros et de l'Arros à la Garonne par la Neste (308,500 m. 31,597,000 fr.). — Canal de Leyre à l'Adour par le gué de Sau et le Bez (76,000 m. 6,503,000 fr.). — Canal de la Garonne au bassin d'Arcachon par le gué Mort, le ruisseau de Belliet et le Leyre (137,000 m. 5,763,000 fr.). — Communication de la Gironde à Bayonne par les étangs du littoral (177,000 m. 9,570,000 fr.). — Navigation de l'Isle, de Libourne à Périgueux (137,737 m. 1,757,997 fr.). — Canal de jonction de la Gironde à la Charente, de la fosse de Talmont au canal de Brouage (20,000 m. 6 millions fr.).

Centre. — Jonction de l'Arron à l'Arroux (66,500 m. 5,497,000 fr.). — Canal de Clamecy à Cosne par les vallées du Sozay et du Nobain (63,361 m. 7 millions fr.). — Jonction de la Dordogne à la Haute-Loire ou canal de Bordeaux à la Haute-Loire, par le canal de Bordeaux à Cubzac, la Dordogne ou un canal latéral, la vallée du Sioulet, celle d'Andelot, la traversée de l'Allier à Varennes et la Bebre jusqu'à la Loire (405,600 m. 50,248,000 fr.). — Jonction du Cher avec la ligne de Bordeaux à la Haute-Loire par l'Aumonce et la Bouble, en souterrain au nord de Montmarault et la Sioule (80,000 m. 8,893,000 fr.). — Canal de la Saudre et communication avec la Loire par le Cher, la Grande et l'Autry pour atteindre Gien (121,000 m. 8,351,000 fr.). — Canal de la Creuse et jonction avec le canal de Bordeaux à la Haute-Loire par la Vienne, la Creuse, la Roseille, la ruisseau de Flayat et le bief de partage du canal d'arrivée (410,500 m. 19,215,000 fr.). Communication du Cher à la Creuse par une communication du Cher à la Sircaise et à l'Arnon, de l'Arnon à l'Indre et de l'Indre à la Bouzanne et à la Creuse (141,000 m. 10,509,000 fr.). — Canal de l'Indre, parallèle à l'Indre, de Loches à Mers, où il se rattachera au canal du Cher à la Creuse (69,000 m. 4,380,000 fr.). — Communication du Cher à la grande ligne de Dunkerque à Bayonne, par une jonction du Cher à la Creuse, de la Creuse à la Vienne, la traversée de la Gartempe, et une jonction de la Vienne au Clain, puis la ligne d'arrivée (237,400 m. 21,419,000 fr.). — Communication de la Creuse à la Charente par une jonction de la Creuse à la Vienne (72,000 m. 6,622,000 fr.). — Jonction de la Vienne à la Charente, d'Excideuil-sous-Chabanais par la vallée de la Son, à Mansles (35,600 m. 4,072,000 fr.). —

couverte par les avances des compagnies de capitalistes qui avaient soumissionné les emprunts. Le principal était de creuser et d'ouvrir les canaux; peu importait que dans un premier essai d'opération financière l'État, en accordant à ces capitalistes non-seulement l'intérêt et l'amortissement de leur argent, mais aussi une part dans les bénéfices de l'exploitation, se fût ainsi lié les mains et eût aliéné le droit qu'il doit garder toujours de régler les tarifs des péages à acquitter sur les voies de communication publiques. L'expérience faite devait l'instruire et l'empêcher de tomber une autre fois dans la même erreur.

En 1830 l'étendue des canaux en activité était de 2,192 kilomètres. Le pays avait donc gagné 920 kilomètres en quelques années.

Mais déjà les ressources réalisées en 1821 et en 1822 s'étaient presque épuisées et l'on restait encore loin du but que l'on avait cru pouvoir atteindre. La monarchie de Juillet eut à continuer l'entreprise. On y dépensa d'abord 43 millions fournis par les budgets ordinaires et ensuite 64,600,000 fr. de fonds extraordinaires qui furent votés par les Chambres. En 1842 enfin tous les canaux commencés sous l'Empire ou sous la Restauration étaient ouverts à la navigation. La longueur des voies achevées était de 1,442 kilomètres; mais la grandeur de la dépense qui dépassait 230 millions pour vingt années d'entreprise et qui atteignait le chiffre de 287 millions en y comprenant l'argent employé dans les premiers travaux, cette dépense parut excessive à ceux qui, dans l'inexpérience où l'on était de ce que coûtent les grandes œuvres d'utilité publique exécutées sur un plan d'ensemble, ne calculaient pas l'accroissement que tout le commerce, que toute l'industrie, que la fortune générale allait prendre, une fois achevé ce vaste appareil des voies de la navigation artificielle et qui ne prévoyaient pas qu'en un nombre d'années, en définitive, assez court, l'État aura perçu en droits

Communication de la Vienne à la Dordogne par la Vézère (154,000 m. 12,599,000 fr.). — Communication de la Vézère à la Dordogne supérieure par le ruisseau de Château et la Tourmente (35,800 m. 4,682,000 fr.). — Communication de l'Allier à la Haute-Loire par la Dore, la rivière de Thiers et le Lignon (140,500 m. 14,049,000 fr.). — Branches de canaux dans la Limagne (de Clermont à l'embouchure de la Dore dans l'Allier, 45,000 m. 4,071,000 fr. De Riom à la branche précédente, 13,000 m: 1,235,000 fr.). — Canal latéral de la Haute-Loire, de Digoin à l'embouchure du Furand (131,000 m. 8,470,000 fr.). — Jonction de la Haute-Saône à la Saône par le Rahins et l'Azergue (83,000 m. 11,040,000 fr.).

de péage l'équivalent des dépenses qu'il aura faites et restera enrichi ensuite non-seulement de la perception qu'il pourra conserver, mais de la plus-value que prennent les revenus publics alimentés par une industrie et un commerce prospères.

Le coût du kilomètre de canal a été de 130,000 fr. sur les voies tracées par la Restauration; ce n'est pas le tiers de ce que nous ont coûté depuis nos voies ferrées.

Le gouvernement de 1830 a fait plus qu'achever les travaux commencés par celui de 1820. Il y a joint des ouvrages d'une grande importance, comme le canal de la Marne au Rhin, le canal latéral à la Garonne, le canal de l'Aisne à la Marne, ou du moins, après en avoir décidé la création, il en a mené l'exécution avec une assez grande activité. Il a, en outre, par le moyen des concessions, fait ouvrir entièrement le canal de la Haute-Seine, le canal latéral à l'Aisne, et, latéralement à la Marne, le canal de Vitry à Dizy et celui de Meaux à Chalifert. En 1848 la France possédait 4,200 kilomètres de canaux.

Par une disposition naturelle de l'esprit humain, on n'apprécia, on n'apprécie pas encore à sa valeur un domaine si essentiellement utile, parce que la nouveauté bruyante des chemins de fer a pris le premier rang dans nos travaux publics et que la vapeur ne transporte pas seulement des matières et des produits, mais se met aussi, avec son agilité merveilleuse, au service des personnes. Nos modestes canaux, qui ne se prêtent pas aux plaisirs de nos voyages, n'en constituent pas moins l'une de nos richesses patrimoniales les plus productives, et encore une fois ce n'est pas par le revenu des taxes que l'État y perçoit, c'est par l'accroissement du revenu général qu'il convient d'en juger.

Les chemins de fer ayant réclamé presque exclusivement depuis 1848 le concours de tous les efforts, l'administration des ponts-et-chaussées s'est bornée à terminer les canaux inachevés. C'est ainsi qu'elle a successivement livré à la navigation celui de la Marne au Rhin et celui de l'Aisne à la Marne, portant ainsi en 1860 à une longueur totale de 4,700 kilomètres le développement des canaux en exploitation.

A cette époque on comptait 781 kilomètres de canaux concédés à perpétuité et 552 kilomètres concédés temporairement. L'État possédait donc environ 3,400 kilomètres. Possédait, c'est-à-dire gérait au nom de tous cette belle part du domaine

public que quelques-uns songeaient naguère a détruire comme inutile. Ceci n'est pas un mot en l'air. On a vu en 1851 soixante membres de l'Assemblée législative proposer de détruire le canal du Midi et de le remplacer par une voie ferrée. Heureusement qu'il y avait des gens pour comprendre que les deux systèmes des chemins de fer et des canaux pouvaient subsister à côté l'un de l'autre. Ce qui était nécessaire, ce n'était pas de détruire les canaux, c'était d'ajouter à leur utilité en rendant leurs services de plus en plus commodes et de moins en moins coûteux.

Déjà en 1845, une loi, celle du 25 mai, réagissant contre l'esprit des concessions trop généreuses faites en 1821 et en 1822, avait autorisé en principe le rachat des actions de jouissance des canaux soumissionnés, mais on n'avait pu s'entendre avec les propriétaires des titres pour en faire l'application, et l'État se trouvait ainsi dans l'impossibilité de modifier les tarifs des péages. Un décret du 21 janvier 1852, ayant force de loi, a prescrit le rachat et fixé le mode du remboursement pour environ 2,000 kilomètres de canaux composés du canal de Bourgogne, du canal du Rhône au Rhin, du canal du Nivernais, du canal du Berri, du canal de Bretagne et du canal latéral à la Loire. Les concessions du canal de Saint-Quentin, du canal des Étangs et du canal de la Deule ayant touché leur terme en 1849, en 1851 et en 1854, l'administration se voyait, avec les 600 kilomètres dont elle disposait dès le principe, maîtresse d'une étendue totale de 2,900 kilomètres. Mais le rachat ordonné en 1852 avait eu des résultats trop avantageux pour le public pour que l'État ne s'occupât point du moyen de se mettre en possession des 450 kilomètres que le décret du 21 janvier avait laissés sous le régime des lois de 1821 et de 1822 et de plusieurs autres canaux concédés qui, formant partie intégrante des lignes principales de la navigation, gênaient par leurs tarifs le mouvement des transports de la batellerie. Les lois du 28 juillet 1860 ont déclaré d'utilité publique le rachat de l'écluse d'Iwuy et de l'Escaut, du canal de Roanne à Digoin, du canal d'Arles à Bouc, du canal d'Orléans, du canal du Loing, du canal de la Somme, du canal de Manicamp, du canal des Ardennes, du canal de l'Oise, du canal latéral à l'Oise, du canal de la Sensée, du canal d'Aire à la Bassée et du canal de Briare.

Les sommes à payer par l'État pour les rachats décidés en

1860 ont été fixées, conformément aux décisions des commissions arbitrales, par des lois votées en 1862. Elles s'élèvent à 55,886,792 fr. 02 cent. non compris les indemnités à régler pour suppression d'emploi, savoir : canal d'Arles à Bouc, 343,340 fr. — Somme et Manicamp, 1,411,218 fr. 14 cent. — Ardennes, 1,249,606 fr. 74 cent. — Oise canalisée et canal latéral à l'Oise, 12,149,075 fr. 90 cent.—Écluse d'Iwuy, 2,003,023 fr. 75 cent.— Sensée, 3,873,638 fr. 49 cent. — Aire à la Bassée, 9,442,050 fr. — Roanne à Digoin, 4,150,000 fr. — Briare, 5,264,839 fr. — Orléans et Loing, 10,000,000 fr. [1].

On a bien souvent, pour des raisons diverses, exagéré l'état d'imperfection ou de dépérissement de nos canaux. Les plaintes venaient surtout de ceux qui auraient désiré se faire adjuger ceux dont l'État était demeuré propriétaire. La vérité est que la navigation y est bien plus commode que dans les rivières auxquelles ils aboutissent et la preuve qu'il y a depuis longtemps peu de chose à faire pour qu'elle s'y opère dans des conditions excellentes, c'est qu'en 1860 l'administration n'a pas estimé à plus de 12 millions les travaux de réparation ou de perfectionnement à exécuter sur une longueur de 3,358 kilomètres.

On devait compléter les moyens d'alimentation du canal des Ardennes, du canal du Centre, du canal de l'Ille-et-Rance, du canal de Nantes à Brest, du canal du Nivernais, maintenir par des étanchements le tirant d'eau normal du canal de Bourgogne, établir un mouillage de 2 mètres sur le canal de la Deule comme sur toute la ligne qui s'étend de Mons à Paris, approfondir les biefs du canal de Nantes à Brest qui n'a pas partout 1 mètre 60 centimètres de tirant d'eau et, sur d'autres points,

[1] Ces rachats ont affranchi entièrement du tarif des compagnies toute la ligne de Mons à Paris et en grande partie celle de Charleroi. La batellerie a demandé le rachat immédiat de plusieurs autres canaux, notamment de ceux de la Sambre et de la Sambre à l'Oise. Le rapporteur de la commission du Sénat qui, dans la séance du 13 février 1864, a proposé l'ordre du jour sur cette pétition, a déclaré qu'en 1862 le tonnage avait été de 754,480 tonnes et le revenu brut de 1,086,904 fr. sur le canal de la Sambre, et que sur le canal de la Sambre à l'Oise, le tonnage avait été de 737,797 tonnes et le produit brut de 1,504,288 fr. Les dépenses d'entretien et d'exploitation ne dépassant pas 200,000 fr. sur chacune de ces deux lignes, il faudrait contracter une assez forte dette pour les racheter si l'on prenait pour base du prix à payer, comme pour les canaux rachetés en 1860, le produit moyen des sept dernières années, déduction faite des deux moins bonnes. Il serait, de plus, difficile d'opérer ce rachat sans pourvoir à celui d'autres lignes, particulièrement du canal de Beaucaire.

régulariser les chemins de halage, élargir les passages étroits, adoucir les courbes, renforcer les digues.

Avec 12 millions toutes ces améliorations doivent être exécutées. Avec 24 autres millions l'administration proposait de pousser à l'extrême point de l'achevé et du complet le système de notre canalisation. Sans doute il ne serait pas raisonnable d'étendre encore les lignes que nous possédons lorsque les chemins de fer deviennent pour tant de motifs les routes en faveur, mais il n'en est pas moins vrai qu'il restait encore, surtout dans l'intérêt du trafic des matières encombrantes, divers raccordements et quelques courtes lignes à creuser. Le canal des houillières de la Sarre, par exemple, met le riche bassin de Sarrebruck en communication directe avec le canal de la Marne au Rhin, c'est-à-dire avec l'Alsace et la Champagne qui ont besoin de beaucoup de charbon minéral. A ce canal se lie un embranchement dirigé de Colmar sur le canal du Rhône au Rhin, pour la prompte exécution duquel les industriels alsaciens ont offert d'avancer 11,800,000 fr. à l'État. Il lui a été fait une offre semblable pour l'achèvement du canal des Salines de l'Est, décrété dès 1806, et qui devient un embranchement du canal des houillières de la Sarre. Une loi du 20 mai 1860 a déclaré ces divers travaux d'utilité publique.

On avait encore à achever le canal de Marans à La Rochelle, qui est commencé depuis 1805 et à continuer le canal de la Haute-Seine, entre Troyes et Bar-sur-Seine, ouvrage commencé en 1848. On avait encore à percer le souterrain qui doit relier les deux parties déjà creusées du canal de Roubaix qui appartient à cette ville, mais qu'elle ne pouvait terminer sans être aidée par l'État. On avait enfin à exécuter, non plus pour la navigation, mais pour l'arrosage en grand, le canal de Saint-Martory à Toulouse qui, compris dans les prévisions de la loi du 31 mai 1846, est resté inachevé depuis longtemps et que remplacera, comme voie de transport, le chemin de fer de Toulouse à Bayonne.

C'est ainsi à 36 millions en tout que le ministre des travaux publics a évalué en 1860 la dépense à faire pour achever le système général de la canalisation, dont vingt-quatre pour les travaux à continuer ou à entreprendre et 12 millions pour l'amélioration des canaux anciens.

Le dernier tableau de la situation de l'Empire (novembre

1863) nous fait voir que les canaux en cours d'exécution sont : le canal de Marans à La Rochelle, le canal des houillières de la Sarre et l'embranchement de Colmar, le canal de Roubaix, le canal de Vitry à Saint-Dizier, le canal de la Haute-Seine, en amont de Troyes. La longueur de ces lignes est de 152 kilomètres. Il leur a été alloué, en 1863, 2,575,000 fr. sur le crédit des canaux qui montait à 4,430,000 fr. et cela indépendamment d'une somme de 4 millions avancée par les industriels de l'Alsace, en vertu du décret du 20 mai 1860. Le surplus du crédit a été employé en travaux d'amélioration des anciens canaux. Le 1er janvier 1864 on avait encore à dépenser 18,400,000 fr. pour achever tous les travaux entrepris.

Nous pouvons maintenant décrire alphabétiquement les canaux comme nous l'avons fait pour les rivières.

Le *Canal d'Aigues-Mortes*, ou grau du Roi et grande robine d'Aigues-Mortes (Gard) est le lit naturel, long de 6,300 mètres, que le Vistre et le Vidourle se sont creusé à travers les marais et les atterrissements qui séparent aujourd'hui de la mer le vieux port comblé où en 1248 saint Louis s'est embarqué pour la Palestine.

Canal d'Aire à la Bassée.—Il joint la Deule à la Lys, en passant par Béthune. On appelait autrefois canal de la Bassée la partie comprise entre la Deule et la Bassée ; c'était une section de la communication que, dès 1271, la ville de Lille fit entreprendre dans la direction de la Haute-Deule et qui fut achevée en 1660. La continuation jusqu'à la Lys figure sur le grand projet d'achèvement des voies navigables de 1820. Le canal entier, du bac de Beuvin sur la Deule au bassin d'Aire sur la Lys, a été concédé à la compagnie qui s'est chargée de l'achever et qui y a dépensé 3 millions. Au bassin d'Aire, il se rattache au canal de Neuf-fossé. Son développement est de 42,354 mètres, dont 7,100 pour l'ancien canal. L'État l'a racheté en 1860.

La compagnie des mines de houille de Vicogne et de Nœux a demandé à l'administration l'autorisation de faire les études d'un canal d'embranchement dirigé d'un point en amont de Cuinchy sur le centre de son exploitation.

Canal latéral à l'Aisne. — Exécuté aux frais de l'État de 1837 à 1841, entre Vieux-lès-Asfeld et Condé-sous-Vailly, il a un cours de 51,500 mètres qui réduit de 19,500 le trajet des bateaux

sur la rivière. La section comprise entre Vieux et Neuf-Château, faisait antérieurement partie du canal des Ardennes. Elle est longue de 5,500 mètres.

Canal de l'Aisne à la Marne. — Il part du canal latéral à l'Aisne, en face de Berry au Bac pour arriver à Condé sur le canal latéral à la Marne. Les fonds nécessaires pour son exécution ont été votés en 1840. En 1848, il avait déjà coûté 13 millions et était livré à la circulation de Berry au Bac jusqu'à Reims, grâce au secours des eaux de la Vesle qui l'alimentaient. L'étendue de cette section est de 22,416 mètres. La longueur totale du canal doit être de 58,030 mètres.

Canal d'Arcachon. — Il a été entrepris, après une concession faite pour 99 ans en 1834, par une compagnie qui, en 1842, n'avait pas achevé encore les travaux qui devaient être terminés en 1839. Il doit réunir au bassin d'Arcachon les étangs navigables de Parentis, de Biscarosse et de Cazau, l'une de ses branches étant dirigée sur le bassin d'Arcachon, où elle entrerait près de la Hume, et l'autre sur l'étang de Mimizan, en suivant le courant de Sainte-Eulalie. L'étendue des lignes concédées est de 49,840 mètres. Il n'en avait été exécuté que 39,840 en 1842 et la compagnie demandait, moyennant subvention, à diriger sur les usines de Pontenx, situées à l'est de Mimizan, la branche qui devait aboutir à l'étang qui porte ce nom.

Canal des Ardennes. — Il s'appelait autrefois le canal de Champagne. On l'avait projeté depuis longtemps pour unir la Seine à la Meuse. Sous le ministère de Louvois, il avait été question d'utiliser à cette fin le cours du Bar qui était alors navigable, de prolonger jusqu'à Semuy la navigation de l'Aisne et d'opérer la jonction dans l'intervalle. En 1776, le prince de Conti obtint le privilége de sa construction et de son exploitation. L'Assemblée constituante accorda, en 1791, l'argent nécessaire à la continuation des travaux, mais ils furent bientôt suspendus. On ne les reprit qu'après 1821, quand une compagnie, devenue depuis celle qu'on désigne sous le nom de Compagnie des Trois-Canaux, offrit à l'État les fonds nécessaires à l'achèvement du canal, sous la condition de participer à son exploitation, une fois achevé. Il devait l'être en 1828.

En 1827, on livra à la navigation, à titre d'essai, la jonction de l'Aisne à la Meuse, et en 1835 toute la ligne, quoiqu'il y eût encore beaucoup d'ouvrages à terminer. Les frais d'établisse-

ment se sont élevés à 8 millions sur les fonds du prêt de la compagnie, à 3,726,693 fr. sur les fonds du Trésor accordés jusqu'à la fin de décembre 1833, à 2,413,845 fr. sur les fonds de la loi du 27 juin 1833 et à 244,000 fr. sur ceux de la loi du 9 août 1839. La dépense totale est de 14,384,538 fr., non compris 560,000 fr. consacrés au réservoir de Bairon qui, terminé en 1846, contient environ 4 millions de mètres cubes d'eau. En y comprenant l'embranchement de Vouziers qui a 12,113 mètres de long, le canal des Ardennes présente un développement de 105,107 mètres. Il part de la Meuse à un kilomètre de Pont-à-Bar, entre Mézières et Sedan, et pénètre derrière Neufchâtel dans le canal latéral à l'Aisne. L'État a racheté ce canal en 1860.

Canal d'Arles à Bouc. — Il part des murs d'Arles pour aboutir au chenal du port de Bouc, situé à l'embouchure de l'étang de Berre dans la Méditerranée, et a pour objet de remplacer une embouchure du Rhône où les vents agitent trop les sables. Entrepris en 1802, suspendus en 1813, les travaux, payés à partir de 1822 sur des fonds prêtés à l'État par une compagnie, ont été achevés en 1834, après avoir coûté 11,485,740 fr., dont 5,500,000 francs d'emprunt. On estime qu'il y a pour 13 ou 1,400,000 francs de travaux de perfectionnement à entreprendre encore, notamment pour abaisser le bief et prolonger l'écluse d'Arles. La longueur du canal est de 47,388 mètres. L'État en a opéré le rachat en 1860.

Canal de Beaucaire. — Il a été ouvert pour suppléer à la navigation imparfaite du petit Rhône et des deux canaux qui joignaient le Rhône à la Garonne. Il traverse en les desséchant de nombreux marais, depuis sa prise d'eau établie au-dessous de Beaucaire jusqu'à Aigues-Mortes, lieu où il se réunit aux canaux de Bourgidou et de la Radelle.

Dès le règne de Henri IV on s'occupa de ce canal, mais bien des concessionnaires et des entrepreneurs se succédèrent pendant deux siècles sans qu'on vît l'ouvrage avancer beaucoup. En 1801, une dernière concession fut faite, dont le résultat fut plus heureux. Bien que ce ne soit qu'en 1828 qu'ait eu lieu la réception définitive de tous les travaux, la voie navigable était livrée au public dès 1806. La compagnie a dépensé environ 16 millions, là où on supposait d'abord que deux millions et demi suffiraient. Des inondations ont depuis lors causé de graves dommages au canal de Beaucaire et nécessité de nou-

velles dépenses qui ont fait accorder à la compagnie, en 1852, par décret, une prolongation de privilége étendue jusqu'au 22 septembre 1939. Le développement du canal comprend le canal de Beaucaire proprement dit qui va de Beaucaire à Aigues-Mortes et qui est long de 50,400 mètres, le canal de la Radelle qui y fait suite jusqu'à sa jonction avec le canal des Étangs, le canal de Silvéréal et le canal du Bourgidou qui portent la longueur totale à 77,100 mètres.

Canal de Bergues à Dunkerque. — Il a été creusé vers 1630. Commençant à l'écluse neuve de Bergues sur le canal de la Colme, il se termine à l'écluse dite de Bergues dans l'arrière-port de Dunkerque. Son parcours est de 8,356 mètres.

Canal du Berry.—Sa ligne principale va de la Loire à la Loire, à partir de Marseille-les-Aubigny, point situé à 16 kilomètres en aval du bec d'Allier jusqu'au-dessus des murs de Tours. Le bief ou bassin de passage de cette ligne, est établi à Fontblisse, près du Rhimbé. Il s'en détache une ligne qui se dirige vers Montluçon par la vallée de la Marmande et ensuite par celle du Cher. Réclamé dès 1484 aux états généraux de Tours, plusieurs fois projeté et entrepris sérieusement dans les années qui précédèrent la révolution, il a été exécuté, de 1808 à 1822, aux frais de l'État et achevé depuis au moyen d'un prêt fait par une compagnie concessionnaire. C'est en 1841 que le canal du Berri a été entièrement ouvert à la navigation, mais il n'a été achevé qu'en 1845. Les dépenses de premier établissement montent à 26,296,000 francs, dépensés depuis 1808, dont 12,000,000 de fonds d'emprunt. Son développement total est de 322,512 mètres, dont 69,749 mètres pour la branche qui va de Fontblisse à Montluçon ; 49,124 pour la section ouverte de Fontblisse au canal latéral à la Loire, y compris 17,316 mètres pour le bief; 142,207 pour la section de Fontblisse à l'écluse de Noyer dans le Cher; 59,000 mètres pour la partie canalisée du Cher, et 2,432 mètres pour le canal de jonction du Cher à la Loire, en amont de Tours.

La compagnie intéressée dans le produit du canal du Berri était connue sous le nom de Compagnie des Quatre-Canaux : les trois autres canaux qu'elle possédait ou possède encore sont : le canal de Bretagne, le canal latéral à la Loire et le canal du Nivernais. L'État a racheté le canal du Berri et le canal de Bretagne.

Canal de Bouc à Martigues. — Il doit avoir 5,500 mètres de longueur. C'est l'État qui l'exécute, pour rendre facile l'accès de l'étang de Berre, dont les bords sont occupés par un grand nombre d'utiles établissements industriels et qui, rattaché à Arles et au Rhône par le canal d'Arles à Bouc, présente d'heureux avantages maritimes.

Canal de Bourbourg. — Son développement est de 21,032 m. Il a été creusé, en 1760, pour unir l'Aa, qu'il prend au sas de Guindal, à Dunkerque, qu'il touche à l'écluse du Jeu du Mail sur le canal de Mardyck.

Canal de Bourgidou. — Il fait suite aux canaux de Silvéréal et de Peccais qu'il rattache, devant Aigues-Mortes, à ceux de Beaucaire et de la Radelle. On présume qu'il date du temps de saint Louis. Sa longueur est de 9,710 mètres. Il fait partie de la concession du canal de Beaucaire.

Canal de Bourgogne. — De la Saône, prise près de Saint-Jean-de-Losne, il se dirige sur l'Yonne qu'il joint au village de la Roche, à 23 kilomètres au-dessous d'Auxerre. Le faîte des deux bassins du Rhône et de la Seine, ainsi unis, est à Pouilly. Sous François I[er], on avait déjà projeté ce canal. En 1605, on commença par exécuter celui du Centre, de la Seine à la Loire. En 1676, Riquet chargé d'examiner les terrains à traverser, ne crut pas possible de réussir, mais à la fin du siècle dernier, l'ingénieur Abeille traça des plans nouveaux et, en 1775, les chantiers s'ouvrirent. Les états de Bourgogne pour leur province et le gouvernement, pour la Généralité de Paris, se chargeaient des frais de l'entreprise. Suspendus en 1789, comme tous les travaux de ce genre, les travaux ne furent sérieusement repris qu'après le vote de la loi de 1822 et la formation d'une compagnie financière. Ouvert à la navigation en 1832, le canal de Bourgogne n'a été achevé que dans ces derniers temps. Son étendue est de 242,044 mètres. Il a coûté à établir 55,533,609 fr., dont 25 millions de fonds d'emprunt. L'État en a repris toute la propriété, depuis 1852.

Canal de Briare. — C'est le premier canal à point de partage qui ait été exécuté en France. Partant de la Loire, à Briare, il se joint à Montargis au canal du Loing et débouche dans la Seine à Moret, entre Montereau et Fontainebleau. Commencé un moment sous Henri IV, il a été construit à la fin du règne de Louis XIII, avec une dépense équivalant à 10 millions de nos

francs d'aujourd'hui, à laquelle se sont ajoutés depuis les frais de travaux exécutés pour augmenter les réserves et les conduites d'eau. Le contrat de 1638 qui a fait de ce canal la propriété d'une compagnie a été légèrement revisé en 1806 et est resté en vigueur jusqu'au rachat de 1860. La part qui appartenait à la famille d'Orléans a été attribuée à l'État en 1852. Il y a 56,250 mètres d'une extrémité à l'autre du canal de Briare.

Canal de Brouage.— Son développement est de 14,055 mètres. Il part du chenal de mer qui aboutit à Brouage et entre dans la Charente un peu au-dessus de Rochefort. On l'a entrepris en 1782 pour le desséchement des marais de Rochefort. Il a été rendu navigable en 1807 et doit être mis en communication avec la Seudre par le canal de la Charente à la Seudre.

Canal de la Brusche.— Long de 19,780 mètres et tracé par Vauban, il va du confluent du Mossig et de la Brusche, à Soultz-les-Bains jusqu'à l'Ill qu'il joint à 3 kilomètres en amont de Strasbourg.

Canal de Caen à la mer.— Établi pour améliorer le port de Caen et la navigation de l'Orne et commencé en 1837, il a coûté déjà plus de 10 millions. Son étendue est de 14,780 mètres, dont 2,170 empruntés au lit de l'Orne.

Canal de Calais.—Pris sur la rivière d'Aa au lieu dit le Weest, il se termine à l'écluse du Crucifix, située à l'entrée des fortifications de Calais. Il reçoit les petits canaux navigables de Mardyck et des Watteringues et deux embranchements détachés d'Ardres et de Guines. La construction de ces ouvrages est déjà ancienne. Leur étendue est de 41,027 mètres.

Canal de Capette.— Sur un parcours de 11,300 mètres, il rattache au petit Rhône, pris à Capette, le canal de Beaucaire, pris à Gallician. Il sert à amener des eaux douces dans les marais de la compagnie du canal de Beaucaire à laquelle il appartient.

Canal de la ceinture des Hollandais. — C'est un canal de desséchement ouvert sur la rive droite de la Sèvre-Niortaise, qui, avec les embranchements dits canaux de Bouilles et de Vouillé et avec un petit canal latéral à celui de Luçon, présente une étendue de 27,850 mètres. Ces ouvrages sont la propriété des possesseurs de marais mouillés de la Basse-Vendée.

Canal du Centre.— Autrefois nommé *canal du Charolais*, il joint la Saône à la Loire par la Dheune et la Bourbince, de Châlons à

Dijon. Son bief de passage est situé à Montchanin. Plusieurs fois proposé depuis le XVIe siècle, il a été commencé peu de temps avant la révolution au compte des États de Bourgogne et rendu navigable en 1793. La rigole de Torcy qui devait, dans le principe, être prolongée du bief de partage jusqu'au Creuzot, a été exécutée à la même époque. Elle est longue de 4,878 mètres et le canal de 116,859. Jusqu'au moment où il fut ouvert à la navigation, on a dépensé 9,870,000 fr. dans la construction du canal de Bourgogne, non compris les intérêts des sommes empruntées par la province, intérêts évalués à la somme de 1,540,000 francs ; mais, depuis cette époque, d'autres dépenses importantes s'y sont ajoutées, sans qu'on le puisse considérer encore comme un ouvrage achevé parfaitement.

Canal de Cette. — Ouvert entre le chenal du port de Cette et l'étang de Thau, il rattache ce port à la ligne de navigation de la Garonne et du Rhône et le met en communication avec les petits ports de l'étang. Il a été terminé en 1681 et a coûté 1,080,000 livres.

Canal de la Charente à la Seudre.—Il emprunte le lit du canal de Brouage dans la première partie de son cours, sur une longueur 12,082 mètres, entre la Charente et un point situé à 3,836 mètres au delà du pont de Saint-Aignan. De là il se dirige sur le port de Marennes et du port de Marennes va gagner la Seudre. Son étendue propre est de 14,654 mètres. On a commencé les travaux par la section maritime de Marennes à la Seudre.

Canal de Charras.—Son développement est de 19,874 mètres. Il part de Guitcharon, au sud d'Ardillières, dans le canton de Surgères et débouche dans la Charente, près de Charras, à 13 kil. en aval de Rochefort. C'est un canal de desséchement qui n'est navigable que pour les batelets du transport des sels.

Canal de la Colme.— Il fait communiquer, par Bergues, la rivière de l'Aa et la ville de Furnes où il se rattache à la ligne qui, de Dunkerque, gagne Nieuport et Ostende, Sa construction date de la domination espagnole dans les Pays-Bas. Il a 44,448 mètres de longueur.

Canal de Coutances.—Il a été construit par un concessionnaire, investi d'un privilége en 1837, et a coûté 638,000 francs. Son étendue est de 5,632 mètres. Il va de Coutances au port de la Roque.

Canal de la Deule.—Ce canal commence au fort de Scarpe sur

la Scarpe à 3 kilomètres au-dessous de Douai et se termine à Deulémont, point du confluent de la Deule et de la Lys, après un cours de 65,652 mètres. Toutes ses parties n'ont pas été construites en même temps. La section inférieure date du XIIIe siècle. L'État avait aliéné en 1825 pour 29 ans la section supérieure; il en a repris possession en 1854.

Canal de la Dive. — Il suit la rivière de la Dive (Deux-Sèvres), qui n'est pas navigable, et emprunte même une partie de son lit pour gagner le Thouet (Maine-et-Loire). Entrepris par des concessionnaires et achevé en 1834, il a été vendu judiciairement 2,500,000 fr. Son développement est de 27,981 mètres.

Canal de Dunkerque à Furnes. — Il fait partie de la ligne ouverte latéralement à la mer entre Dunkerque, Nieuport et Ostende, que l'on appelle en Belgique le canal de Plasschendaele, du nom du lieu où il se rattache au canal de Gand à Ostende. Tout le travail est espagnol et date de la première moitié du XVIIe siècle. En 1828, pour faire exécuter un travail qui ne devait coûter que 122,000 francs, l'État a aliéné jusqu'au 1er janvier 1899 la partie française de ce canal, qui se termine, à Dunkerque, dans l'intérieur de la ville, près des fortifications, à l'écluse dite Octogonale, qui traverse le canal des Moëres ou de la Cuuette. La partie comprise entre l'écluse Octogonale et le canal de Bergues, est administrée par l'État et forme une des dépendances du port, sous le nom de canal de ceinture ou de jonction. Le développement de la section française est de 14,085 mètres.

Canal des Étangs. — C'est la partie de la communication de la Garonne au Rhône qui se trouve comprise entre l'étang de Thau et l'extrémité du canal de la Radelle. Il a été creusé aux frais des États du Languedoc et achevé en 1725, au moins jusqu'à l'étang de Mauguio que l'on traversait pour arriver au canal de la Radelle et qui est maintenant tourné par un prolongement de l'ancien canal exécuté, de 1822 à 1826, par une compagnie dont la concession a fait retour à l'État en 1851. Son parcours total est de 38,186 mètres.

Canal d'Eu au Tréport. — Livré à la navigation en 1841, il traverse sept fois la Bresle dont son cours, long de 3,375 mètres, remplace une partie qui mesurait plus de 5,500 mètres. L'État en a fait les frais qui ne se sont élevés qu'à la somme de 324,000 francs.

Canal latéral à la Garonne. — Continuant, à partir de Toulouse,

le canal du Midi et le canal Saint-Pierre avec lesquels il se raccorde, sous les murs et en aval de la ville, au port de l'Embouchure, il suit la rive droite du fleuve, passe vis-à-vis d'Agen sur la rive gauche et se joint à la Garonne à Castets, bourg situé à 8 kilomètres au-dessous de Langon. Un embranchement qui part de Montech se dirige sur Montauban pour gagner le Tarn; un autre embranchement, à Agen, met déjà la Garonne et le canal en communication; un troisième, qui n'est qu'une courte descente en rivière, l'unit avec la Baïse. A Toulouse même, le canal latéral à la Garonne absorbe le canal de Saint-Pierre qui a été détaché, en 1842, de la propriété du canal du Midi. D'abord concédé, puis repris par l'État, il a été construit à ses frais. On avait prévu 40 millions de dépenses, mais il y a eu, dans la construction, une économie de près de 3 millions. Livré à la navigation par portions successivement ouvertes, il a été achevé en 1855. La compagnie des chemins de fer du Midi en a obtenu la concession, en 1852, pour 99 ans, à partir de l'achèvement de la ligne de Bordeaux à Cette, c'est-à-dire jusqu'en 1957. Après quinze ans de jouissance, l'État se réserve d'en opérer le rachat, lorsqu'il le jugera convenable. La longueur du canal est de 210,535 mètres, dont 1,634 pour le canal de Saint-Pierre; 10,632, pour l'embranchement de Montauban; 4,875 pour la prise d'eau d'Agen, et 203 pour le petit canal de la Baïse,

Canal de Givors.— Il a été loué en 1845 à une compagnie qui est devenue depuis partie intégrante de la compagnie des mines de la Loire. Ce bail doit durer jusqu'en 1928, au prix de 240,000 fr. par an, y compris le remboursemsnt de 3 millions et demi empruntés par la compagnie concessionnaire qui l'avait entrepris et longtemps administré. On l'appelait avant 1789 le canal du Forez. Il part du bassin houiller de Rive de Gier et débouche à Givors dans le Rhône. Sa construction a duré 20 ans, de 1760 à 1780, et coûté 3,062,000 livres. Mais il lui manquait des réservoirs pour suppléer à l'insuffisance des eaux du Gier. On y a pourvu en 1812 et en 1825. En 1831, la compagnie obtint une concession perpétuelle à condition qu'elle prolongerait la voie navigable jusqu'à Grand'Croix, où sont les dernières exploitations de houille. Après avoir dépensé 5,200,000 fr. elle ouvrit, en 1840, la partie nouvelle du canal, mais sans l'avoir rendu réellement navigable. Ses revenus étant insuffisants, elle s'est décidée à le mettre en location.

Canaux d'Hazebrouck.—On désigne sous ce nom quatre canaux: celui d'Hazebrouck, long de 5,845 mètres; celui de la Nieppe, long de 9,121; celui de Préaven, long de 2,181 et celui de la Bourre, long de 7,646, qui, sur une longueur totale de 24,301 m., établissent une double communication entre Hazebrouck et deux points du cours de la Lys, pris, l'un en aval de Thiennes, et l'autre en amont de Merville. Ils ont été creusés, en partie aux frais des localités, en partie par les soins de l'administration forestière. De 1835 à 1846, ils ont fait partie d'une concession tombée en déchéance.

Canal de l'Ill au Rhin.— Long de 2,293 mètres et entièrement artificiel, il a été livré en 1842 à la navigation. Son point de départ sous Strasbourg, est situé dans l'Ill en face de l'embouchure du canal de la Marne au Rhin et il aboutit à une dérivation d'un bras de ce fleuve que l'on appelle le Bras mobile et qui a 600 mètres de long.

Canal d'Ille-et-Rance. — Terminé en 1837, il a coûté 14 millions 240,093 fr. d'établissement, dont 6 millions de fonds d'emprunt prêtés par la compagnie dite des Quatre-Canaux, dont les actions de jouissance ont été rachetées et dont le Trésor exerce tous les droits depuis 1853. Il est long de 84,794 m., et part de Rennes, sur la Vilaine dont il suit un des affluents, l'Ille, pour aboutir, par le lit de la Rance, à un point situé à 6 kilomètres en aval de Dinan. Saint-Malo se trouve ainsi mis en communication non-seulement avec Rennes, mais avec Lorient, Brest et Nantes, avantage précieux, surtout en temps de guerre, par la sûreté et la brièveté de la voie navigable que le canal d'Ille-et-Rance forme avec celui de Nantes à Brest.

Canaux de Lesparre. — Ce sont les trois canaux de l'Escarpont, de la Roumiguière et du Grand-Chenal du Guy, exécutés de 1828 à 1845 pour le desséchement de marais situés près de l'embouchure de la Gironde. Leur propriété appartient à la société syndicale de ces marais et, par une stipulation singulière, à la compagnie du Polder de Hollande. Ils ont une étendue de 16,330 mètres.

Canal du Loing.—Il commence à Montargis au pont du Loing, là où finit le canal de Briare, reçoit à Buges le canal d'Orléans, avec un petit embranchement parti du village de Puits-la-Lande, et, après avoir suivi le lit du Loing, débouche à Saint-Mammès dans la Seine qu'il contribue ainsi à joindre à la

Loire. Entrepris par le Régent qui en avait pris la concession en 1719 et qui y fit travailler des troupes, il fut achevé en 1724, au moins sur la ligne principale. Saisi à la Révolution, il était estimé 14 millions en 1810, sous l'Empire à l'époque où l'empereur en divisa la propriété en parts dont il fit don à des personnes et à des établissements publics. En 1815 la famille d'Orléans rentra en possession de 520 de ces parts de 10,000 francs; mais la moitié qui appartenait au roi Louis-Philippe a été reprise par l'État en 1852. Le reste a été racheté en 1860.

Le développement du canal du Loing est de 57,854 mètres.

Canal latéral à la Loire.—Il fait suite au canal de Roanne à Digoin, sur la rive gauche du fleuve, traversant l'Allier près de son embouchure, au Guétin, sur un pont aqueduc, recevant près de là une branche du canal du Berry, et il se joint au canal de Briare après avoir passé sur la rive droite de la Loire en aval d'Ousson. A 5 kilomètres de Digoin, par l'écluse des Bessons, il se raccorde avec le canal du Centre. Il communique encore par deux embranchements avec la ville de Decize et avec les établissements métallurgiques de Fourchambault. On en a récemment construit un troisième au droit de Saint-Thibault et préparé un quatrième au droit de Nevers.

Ce canal a été entrepris en vertu de la loi de 1822. La navigation y a pénétré de 1837 à 1838. La dépense de premier établissement monte à 32,602,000 francs, non compris 1,446,000 pour les embranchements de Decize et de Fourchambault ni le coût du raccord de Saint-Thibault. Sur cette somme 12 millions ont été prêtés par une compagnie, celle dite des Trois-Canaux, dont les droits ont été rachetés en 1853. Le développement total de la ligne et de ces embranchements est de 197,014 mètres, non compris 1,020 mètres pour la traversée de la Loire.

Canal de Luçon.—C'est une voie navigable alimentée par la mer, qui met Luçon en communication avec elle. A son origine il est séparé par le barrage de la Coupe du canal de la Ceinture des Hollandais, mais ce barrage est mobile, et dans la saison des inondations de la Vendée, c'est par là que le trop plein des eaux s'écoule vers l'Océan. La construction du canal de Luçon est ancienne. Divers travaux exécutés depuis 1824 aux frais d'un particulier, lui ont fait accorder la concession des revenus jusqu'en 1868. La longueur du canal de Luçon est de 14,185 mètres.

Canal de Lunel.—Il est long de 11,218 mètres. Son point de départ est dans Lunel même et son point d'arrivée sur le canal de la Radelle, à 2,339 mètres de l'ancienne embouchure de celui-ci dans l'étang de Mauguio. La partie supérieure, longue de 8,730 mètres a été exécutée au commencement du siècle dernier par une compagnie qui en a gardé la propriété. Elle allait de Lunel à l'étang de Mauguio où les bateaux traversaient pour aller gagner Cette par le canal des Étangs. La partie inférieure, exécutée aussi par une compagnie vers 1822, a permis d'éviter la traversée, et comme la concession dont elle était l'objet expirait en 1851, elle appartient à l'État. On ne compte plus comme faisant partie de la voie navigable l'extrémité de la section ancienne qui débouchait dans l'étang de Mauguio.

Canal de Manicamp.—Ouvert en 1822, il est long de 4,851 mètres, depuis le garde-radier de l'écluse de Chauny où il commence jusqu'au parement du mur en retour de l'ancienne écluse de Manicamp, sur l'Oise. Il coûte environ 300,000 fr. et a été construit par la compagnie concessionnaire du canal de la Somme de laquelle il a été racheté en 1860.

Canal de Mardyck. — Lorsque le traité d'Utrecht imposa à la France de combler le port de Dunkerque, Louis XIV lui voulut ménager une communication avec la mer en approfondissant et en agrandissant le port de Mardick qu'un canal de 3,500 mètres de longueur unirait à celui de Dunkerque. En 1716 un vaisseau de 32 canons passait déjà par ce canal ; mais un peu plus tard le Régent le fit en partie détruire pour satisfaire le gouvernement anglais et il n'est resté navigable que sur une étendue de 680 mètres.

Canal latéral à la Marne.—Il part d'un point situé à 3 kilomètres en aval de Vitry-le-Français, reçoit le canal de la Marne au Rhin, immédiatement au-dessous de son écluse de prise d'eau et retombe à Dizy sous Épernay dans la rivière d'où il est sorti, après un parcours de 63,100 mètres qui remplace, sur une étendue de 99 kilomètres, le lit insuffisant de la Marne. Il a été livré à la navigation en 1845 et coûtait alors 8 millions.

Canal de la Marne au Rhin.— Il part du canal latéral à la Marne, sous Vitry-le-Français et débouche dans la rivière d'Ill, au-dessous de Strasbourg, en face du canal de l'Ill au Rhin, après avoir passé par les vallées de la Marne, de la Meuse, de la Moselle, de la Meurthe, de la Sarre et enfin du Rhin. Entrepris en

vertu d'une loi de 1838, il a été entièrement ouvert en 1853. Son développement est de 319,929 mètres, y compris un embranchement sur Houdelaincourt, un embranchement sur la Moselle, à Toul, et un troisième embranchement sur la même rivière à Frouard. L'État a eu environ 75 millions à dépenser pour le construire.

Canal de Meaux à Chalifert.—Livré à la navigation en 1846 après avoir coûté 3,700,000 fr. de frais de premier établissement, il va de la Marne à la Marne, sur un parcours direct de 12,538 mètres, en partant d'un point situé au-dessus de Meaux pour aboutir au pied du coteau de Chalifert. Il est alimenté par les eaux du Grand-Morin qui lui arrivent d'Esbly par une rigole navigable dont la longueur est de 3,398 mètres.

Canal du Midi.—On l'appelait autrefois canal du Languedoc et canal royal des Deux-Mers. Sa construction a immortalisé Riquet, le chef de la famille des Bonrepos et des Caraman. C'est en 1662 que Riquet présenta ses plans à Colbert, et en 1666 qu'après le consentement des États de la province et une inspection des lieux faite par le chevalier de Clerville qui fut le maître de Vauban, Louis XIV signa l'édit en vertu duquel le canal a été créé. En 1668, Riquet avait achevé déjà la branche qui va de Toulouse au point de partage. De Toulouse le canal remonte la vallée de l'Hers, traverse les monts Corbières qui joignent les Cévennes aux Pyrénées, descend dans la vallée de l'Aude, se dirige sur Beziers, traverse l'Orb, puis l'Hérault et et aboutit au port des Onglous dans l'étang de Thau, que la navigation traverse pour gagner le canal de Cette. Avant d'arriver à l'étang de Thau, il communique déjà avec la mer par le canal de Narbonne.

Son point de partage est établi à Naurouse, dans les monts Corbières, où deux réservoirs alimentés par 86 kilomètres de rigoles contiennent 8,060,000 mètres cubes d'eau. On a détaché du canal du Midi, à Toulouse, une courte dérivation de la Garonne appelée le canal de Saint-Pierre, qu'il reçoit en amont de son bassin d'embouchure et qui a été attribuée au canal latéral à la Garonne. Riquet est mort en 1680, un an avant l'achèvement de son œuvre.

Les frais de premier établissement ont été, suivant état, de 14,169,399 liv. 16 s. 6 d., dont 7,484,051 livres fournies par le roi et 5,807,831 liv. 16 s. 6 deniers, par la province. Mais il y

faut joindre environ 2 millions dépensés par Riquet en outre des 1,957,517 livres qui lui sont reconnues en compte et 3 millions de dépenses d'opérations financières. Cela donne un total de plus de 19 millions de livres du temps. La famille de Riquet, pour payer ses dettes, dut aliéner d'abord une partie de la propriété du canal qui lui avait été accordée comme non domaniale et irrachetable. En 1724 elle en avait repris possession pleine et entière et, depuis ce temps, exécuta tous les travaux nécessaires au perfectionnement et à l'entretien de cette belle voie de navigation.

Lors de la Révolution, quand les Caraman émigrèrent, le domaine prit possession de leur part qui était des 21 vingt-huitièmes et 2/3 de la propriété. L'Empire en disposa pour diverses dotations dont la Légion d'honneur eut sa part. En 1814 une loi rendit aux Caraman 427 parts sur 1,292. Les Bonrepos en avaient gardé 292 et les dotations en avaient pris 573. Le domaine ayant mis en doute le droit des Caraman à être considérés comme propriétaires perpétuels et non comme engagistes d'une propriété de l'État, la justice leur donna gain de cause en 1843 et en 1844 ; mais leur droit ne fut reconnu que pour ce qui concernait la ligne principale. Son développement est de 241,654 mètres en suivant le tracé actuel par Carcassonne, qui, d'abord, n'avait pas voulu contribuer à la dépense et à distance de laquelle le canal passait. Une dérivation de 7,064 mètres a été établie par elle à la fin du siècle dernier pour remplacer une section du canal qu'on a comblé depuis.

Le canal du Midi a été pris à ferme en 1858 pour 40 ans par la compagnie des chemins de fer du Midi.

Canal de Mons à Condé.— La Haisne, gros ruisseau qui passe à Mons, et la Trouille ont fourni leurs eaux à ce canal si nécessaire qui aujourd'hui porte à l'Escaut plus de 2 millions de tonnes de houille par an. Il a été construit sous l'Empire et a coûté près de 4 millions. Sa longueur totale est de 24,434 mètres, dont 5,058 seulement pour la partie française. L'État a racheté en 1860 l'écluse d'Iwuy.

Canal de Nantes à Brest.—Cette grande ligne part de la Loire, à l'intérieur de la ville de Nantes, et se termine à l'écluse de Châteaulin sur l'Aulne qui se jette dans la rade de Brest. Le bief de partage est au Bout du Bois dans le vallon du Vioreau, où 21,221 mètres de rigoles conduisent 8,160,000 mètres cubes

d'eau. Le canal d'Ille-et-Rance et le canal du Blavet se rattachent à cette ligne. On les désigne du nom commun de canaux de Bretagne, canaux rachetés par l'État en vertu du décret du 21 janvier 1852. Ils ont été commencés peu de temps avant la Révolution, et le canal particulier de Nantes à Brest, en 1806 seulement. En 1822, une compagnie prêta 36 millions pour les achever.

Le canal de Nantes à Brest a été ouvert en 1838. En 1842, quand le péage fut établi, il avait coûté 46,449,264 francs, dont 28,625,800 de fonds d'emprunt. Son étendue est de 359,116 mètres, non compris 6,550 mètres du cours de la Vilaine que suit la navigation, de l'écluse des Bellions à l'embouchure de l'Oust.

La dérivation de l'Isac, établie à 370 mètres en amont de l'embouchure du canal dans la Vilaine, près de l'écluse des Bellions, et qui se termine dans cette rivière au-dessous du pont de Saint-Nicolas, a été faite par l'État et ouverte en 1845, après avoir coûté 2,100,000 francs. Elle est longue de 6,110 mètres. La dérivation de l'Oust, partant du hameau de la Potinais, à 3,600 mètres en aval de l'écluse de la Maclais qui est la dernière écluse du canal de jonction de Blavet et de la Vilaine, et débouchant au même point que celle de l'Isac, a été entreprise en 1840. Elle est longue de 6,700 mètres. Ces deux dérivations dispensent de suivre le cours de la Vilaine et abrégent de 5,370 mètres le développement total du canal.

Canal de Narbonne.—On l'appelle aussi canal de jonction, canal de Sainte-Lucie, robine de Narbonne. Il se détache du Somail sur le canal du Midi, pour aboutir au port de la Nouvelle, sur la Méditerranée. La partie intermédiaire dite spécialement la robine, qui va de Narbonne au grau de la Vieille-Nouvelle, date du temps des Romains. La partie inférieure a été terminée en 1810. Quant à la partie supérieure, elle a été commencée en 1690 aux frais de Narbonne et des États du Languedoc. L'ensemble a été concédé à perpétuité, en 1810, à la compagnie du canal du Midi. Le développement complet du canal de Narbonne est de 36,922 mètres, non compris 2,350 mètres de chenal maritime à la Nouvelle.

Canal de Neuffossé.—Il joint la Lys à l'Aa et part du bassin rond d'Aire pour aboutir à la porte d'eau de Saint-Omer, après un parcours de 17,950 mètres. Une partie de ce canal a été creusée

en 1054 comme ligne de défense. Louvois le fit continuer au profit du commerce. Il a été achevé en 1774 seulement et coûta environ 4 millions aux États d'Artois. On doit le faire remonter jusqu'à Wizernes.

Canal de Niort à la Rochelle.—Ce canal ne part pas de Niort, mais de Marans, sur la Sèvre, car de Niort à Marans la rivière suffit à la navigation. Longtemps projeté, il a été commencé en 1806, et en grande partie exécuté par des condamnés militaires. Il est long de 23,959 mètres et aura coûté environ 13 ou 14 millions de premier établissement. Il n'est pas achevé encore.

Canal du Nivernais. — Il commence à Auxerre, sur l'Yonne, qu'il remonte jusqu'à la Chaise, puis s'élève vers le seuil qui sépare le bassin de la Seine du bassin de la Loire, et descend vers Decize, sur la Loire, où il arrive en suivant la vallée de l'Aron. On avait songé à ce canal dès le règne de Louis XIII. L'exécution en fut prescrite en 1784. Plusieurs fois interrompus, les travaux furent repris pour la dernière fois après le vote de la loi de 1822, et le prêt de 8 millions fait par la compagnie dite des Quatre-Canaux. Le canal du Nivernais n'a été achevé qu'en 1842 dans toute son étendue, qui est de 174,509 mètres. Il a coûté 33,196,336 francs à établir, et il devrait être dépensé encore une somme d'environ 4 millions pour le perfectionner. L'État a racheté, depuis 1853, les droits qu'il avait aliénés.

Canal latéral à l'Oise. — Ce canal fait suite au canal de Manicamp et débouche dans l'Oise au-dessus du hameau de Janville, dans la commune de Longueil. Il en abrége le cours de 18 kilomètres. Son étendue est de 28,839 mètres. Il a été terminé en 1831 et a coûté 5,677,959 fr., y compris les frais des travaux exécutés en rivière. La compagnie concessionnaire dite des Trois-Canaux a prêté 3 millions sur cette somme. L'État l'a désintéressée depuis 1860.

Canal d'Orléans. — Il commence à Combleux sur la Loire, à 6 kilomètres au-dessus d'Orléans et à 78 kilomètres au-dessous du canal de Briare, et se termine à Buges, sur le canal du Loing. Le duc d'Orléans, frère de Louis XIV, l'a fait exécuter. Il a été livré à la navigation en 1692. Son étendue est de 73,285 mètres. Sous l'Empire, la propriété en a été attribuée à la Légion d'honneur qui, depuis 1823, surveillait l'exploitation qu'en faisait une compagnie concessionnaire à titre perpétuel. L'État a racheté le canal d'Orléans en 1860.

Canal de l'Ourcq. — La première tentative faite pour dériver sur Paris la rivière d'Ourcq, dont les ducs d'Orléans étaient propriétaires, remonte à 1677. Les travaux définitifs ont commencé en 1802 aux frais de la ville de Paris, qui en avait été déclarée propriétaire à perpétuité. En 1816, elle avait dépensé déjà 15,402,988 francs et on pensait qu'il faudrait dépenser encore 22 ou 23 millions pour achever l'œuvre, en y comprenant le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin, avec le bassin de la Bastille. En 1823, une compagnie, subventionnée par la ville de Paris, prit la concession du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis. Le premier a été ouvert entièrement à la navigation en 1826. Des travaux assez importants, effectués depuis dans la partie supérieure, ont fait monter la dépense à environ 50 millions, somme dont la ville de Paris a supporté une bonne part. Y compris la dérivation du Clignon, effectuée en 1843 sur une longueur de 1,200 mètres, le canal de l'Ourcq offre un développement de 109,063 mètres.

Canal de Peccais. — La compagnie des salins du Midi en est propriétaire. C'est un ancien bras du Rhône qu'on a canalisé sur une étendue de 3,200 mètres et qui sert au transport des sels sur Aigues-Mortes.

Canal ou grau de Pérols. — Sur une étendue de 700 mètres, c'est une communication ouverte à travers la plage entre la mer et le canal des Étangs, dans le département de l'Hérault. Le canal naturel qu'il remplace avait une étendue double. Il est de construction récente et assainit les alentours.

Canal de la Peyrade. – Il unit le canal de Cette à celui des Étangs, au lieu dit la Peyrade, à 1,780 mètres de l'embouchure du canal des Étangs, dans l'étang de Thau. On l'a construit vers 1782 et restauré depuis 1821. Il a fait retour à l'État en 1851. Sa longueur est de 3,043 mètres.

Canal du Plessis. — C'est une communication ouverte en 1841, par concession devant durer 90 ans, entre les mines de houille du Plessis (Manche) et le pont de Beaupté, point où la Sèves devient navigable. Son étendue est de 4,700 mètres.

Canal de Pont-de-Vaux. — Cette dérivation, ouverte latéralement au cours de la Reyssouse, entre la ville de Pont-de-Vaux et la Saône, était presque achevée en 1789. Abandonnée et comme détruite depuis, elle a été réparée et achevée par l'État

et par la ville de Pont-de-Vaux. Ouverte en 1842, elle a coûté 800,000 francs et mesure 3,638 mètres.

Canal de la Radelle. — Il fait suite, à Aigues-Mortes, au canal de Beaucaire et joint celui des Étangs à la croisée du canelet qui va de l'étang de Mauguio à l'étang de Repausset. Sa construction est ancienne. Il a été concédé sous la Restauration à la compagnie de Beaucaire. Son étendue est de 8,900 mètres, non compris un embranchement de 2,339 mètres sur le canal de Lunel et l'étang de Mauguio qui est complétement abandonné.

Canal du Rhône au Rhin. — Il part de la Saône, à Saint-Symphorien, trouve son bief de partage dans une rigole qui lui donne les eaux de la Loutre et de la Suercine, à Valdieu, et gagne l'Ill, à 919 mètres en amont de la grande écluse des fortifications de Strasbourg. Du côté du Rhône, il s'alimente aux eaux du Doubs, et du côté du Rhin, aux eaux d'un bras de l'Ill, nommé le Krafft et aux eaux du Rhin lui-même. A 4 kilomètres au-dessous de Mulhouse, un embranchement se détache de ce canal pour aboutir au fleuve, sous les murs d'Huningue, à 3 kilomètres du pont de Bâle.

On avait proposé de l'exécuter dès 1714. La partie de la Saône au Doubs fut faite de 1783 à 1789. Celle qui va de Besançon à Dôle fut ouverte en 1820. Une compagnie fournit alors à l'État un fonds pour continuer les travaux qui s'achevèrent en 1834. Ils ont coûté 28,249,562 francs, et il y faudrait dépenser encore environ cinq millions. Le développement de la ligne, avec l'embranchement d'Huningue, est de 350,025 mètres. Le Trésor, depuis 1853, dispose de tous ses revenus.

Canal de Roanne à Digoin. — Ce canal prend naissance à Roanne dans l'ancien lit de la Loire, converti en bassin ; il suit la rive gauche du fleuve et se raccorde avec le canal latéral à la Loire dans une vaste gare située près de Digoin, d'où il communique avec le canal du Centre, et par celui-ci, à Digoin, avec la Loire elle-même. Il a été concédé à perpétuité en 1830 à une compagnie et achevé en 1838. Son étendue est de 56,043 mètres et il a coûté environ 9 millions et demi. L'État l'a racheté en 1860.

Canal de Roubaix. — Il opère la jonction de la Deule à l'Escaut, et part du canal de la Basse-Deule, à Marquette, point situé à 3 kilomètres au-dessous de Lille pour aboutir à l'Escaut,

au confluent de l'Espiesse. Commencé en vertu de la loi de 1825 par un adjudicataire, il fut remis en adjudication en 1837 pour la partie française, et concédé pour 99 ans pendant que la Belgique s'engageait à le terminer du côté de l'Escaut. Ouvert en 1843 sur le territoire belge et jusqu'à Roubaix, il n'a pu être achevé en présence de difficultés inattendues que présenta l'établissement du bief de partage. Le développement total de la ligne doit être de 27,400 mètres, dont 19,069 pour la partie française. La section à achever, entre le pont d'Hem sur le territoire de la Croix et le lieu dit la Barque d'Or, à l'extrémité méridionale de Roubaix, mesure 2,779 mètres. La navigation est en possession d'une étendue de 16,290 mètres. En 1854 il avait été dépensé 2,414,045 fr. et on pensait qu'il fallait dépenser encore 5,136,000 francs.

Canal Saint-Denis. — La ville de Paris n'en a pas abandonné, mais aliéné seulement la propriété. La concession qui en a été faite expire le 1er janvier 1922. Il a été ouvert en 1821 et a coûté plus de trois millions et demi. Son point de départ est à la gare circulaire établie sur le canal de l'Ourcq à 700 mètres au-dessus du bassin de la Villette et son point d'arrivée à La Briche, en aval de Saint-Denis, il forme ainsi, avec le canal Saint-Martin, une voie ouverte de la Seine à la Seine, qui abrège de 29 kilomètres le trajet en rivière. Sa longueur est de 6,647 mètres.

Canal Saint-Louis. — Personne plus que M. H. Peut n'aura eu le mérite de signaler et de faire comprendre l'utilité de cette communication à ouvrir, sur une longueur directe de 3,600 mètres, de la Tour Saint-Louis sur le bras le plus oriental du Rhône au centre de l'Anse du Repos. Delà une double jetée, d'environ 1,000 mètres de long, le doit conduire sur un fond de mer d'une profondeur constante. Le projet de construction n'évalue pas la dépense au delà de 4 millions de francs. Il doit être creusé à 7 mètres de profondeur et sur une largeur de 60. L'exécution de ce beau travail qui vivifiera toute la navigation du Rhône a été décrétée le 9 mai 1863.

Canal Saint-Martin. — Partant du bassin de la Villette où se termine le canal de l'Ourcq, il arrive dans la Seine un peu en aval du pont d'Austerlitz. La ville de Paris qui en est propriétaire l'a commencé en 1808, puis concédé pour 99 ans, en 1821, à une compagnie qui l'a achevé et ouvert à la navigation en 1825. Il est long de 4,228 mètres et a coûté une dizaine de

millions, non compris les frais d'établissement d'un port sec dans le bassin de la Bastille, établissement qui a été fait en 1848 aux frais de la ville et de l'État. La ville a désintéressé récemment la compagnie du canal Saint-Martin.

Canal Saint-Maur. — Cette dérivation de la Marne a pour effet de racheter 13 kilomètres de trajet en rivière. Elle ne mesure que 1,115 mètres de longueur dont 600 en souterrain, à partir du point situé à 240 mètres au-dessous du pont de Saint-Maur à Joinville. Le canal de Saint-Maur a été ouvert en 1825 et a coûté à l'État près de trois millions.

Canal Saint-Pierre. — Ouverte en ligne droite, à Toulouse, sur une longueur de 1,573 mètres, cette dérivation de la Garonne a été exécutée de 1,768 à 1,778 par les états du Languedoc pour continuer aisément la navigation du canal du Midi auquel elle a été concédée en 1810, mais l'État la lui a reprise en 1842 pour l'attribuer au canal latéral à la Garonne dont la compagnie des Chemins de fer du Midi est actuellement fermière.

Canal Saint-Quentin. — Il commence au pied du glacis des fortifications de Cambrai sur l'Escaut et se termine sur l'Oise à Chauny où il joint le canal de Manicamp. A Saint-Simon il reçoit le canal de la Somme, et de Fargniers il gagne, par une ramification latérale à l'Oise, la ville de Fère, où il touche le canal de la Sambre à l'Oise. C'est un fort beau travail dont la première idée remonte à 1721. Il n'est alimenté par aucun réservoir et ne prend ses eaux que dans les sources et les rivières sur lesquelles il est ouvert, quelquefois il est vrai par de très-longues rigoles, comme celle du Noirrieu, affluent de l'Oise qui mesure 22,094 mètres, dont 14,333 mètres en souterrain. Concédée à une compagnie qui ne put l'exécuter, il fut soumissionné en 1732 par le financier Crozat qui, déclaré propriétaire perpétuel, l'ouvrit en 1738 de Chauny à Saint-Quentin et lui donna son nom qu'il porta un certain temps concurremment avec celui de canal de Picardie. Il avait coûté près de 6 millions lorsqu'en 1767 le roi le racheta 3 millions. Restait à joindre la Somme à l'Escaut, pour que l'Escaut, par la Somme et l'Oise, communiquât avec la Seine. L'État entreprit la jonction en 1769, mais sans pousser loin les travaux que, sous son consulat, en 1802, Napoléon fit reprendre avec activité et qui s'achevèrent en 1810. Le souterrain frappait singulièrement les

imaginations. Cette partie du canal avait couté environ 15 millions. Il fallait dépenser encore près de 4 millions pour perfectionner l'ensemble de la voie navigable de Chauny à Cambrai. Une compagnie se chargea des travaux moyennant une concession de vingt-deux ans du revenu, qui a pris fin en 1849. La longueur totale du canal est de 96,350 mètres, dont 16,768 en deux souterrains.

Canal des Salines de l'Est. — On avait depuis longtemps songé à joindre la Sarre et la Moselle au moyen de la Seille et la Convention décida que cette jonction serait faite. On n'a exécuté sous l'Empire que la partie de l'œuvre comprise entre Sarrebruck et Dieuze, en rendant la Sarre navigable jusqu'à Sarrealbe et en faisant partir de là le canal dirigé sur les Salines. Le travail fut interrompu en 1814, après avoir coûté 1,225,960 francs, dont 620,000 fr. payés par la compagnie des Salines. On pensait l'achever au prix de 2 millions ; mais il faudra, pour reprendre le canal abandonné si longtemps et l'achever entièrement, dépenser plus de 12 millions.

Canal de la Sambre à l'Oise. — La navigation est depuis 1839 en possession de ce canal qui, adjugé en 1833, a été concédé à une compagnie jusqu'en 1937. Il a coûté 12,600,000 francs. Son étendue est de 67,032 mètres, de Landrecies, sur le premier bief de la Sambre canalisée, à La Fère, sur l'embranchement du canal de Saint-Quentin.

Canal de la Haute-Seine. — La partie ouverte de ce canal part d'un bassin établi à Troyes et se termine à l'embouchure de l'Aube, à Marcilly. Elle est longue de 43,728 mètres et a été achevée en 1846, en vertu d'une loi de 1840. La dépense a dépassé 6 millions. En 1848, on a décidé que le canal serait prolongé en amont de Troyes et qu'un canal latéral à la Seine serait ouvert entre Marcilly et Nogent. On avait, en 1849, dépensé 1,385,000 fr., pour ce prolongement et il en fallait dépenser encore 2,700,000. Quant à la dérivation de Nogent, elle avait coûté alors 695,000 fr. et il fallait doubler la dépense.

Canal de la Sensée. — Ce canal joint la Scarpe à l'Escaut. Il est alimenté par les eaux de la Sensée, dont une partie a été dérivée en 1690 pour nourrir le canal de la Haute-Deule ; il débouche dans l'Escaut, au bassin d'Etrun, à 12 kilomètres au-dessous de Cambrai et dans la Scarpe, à 4 kilomètres en amont de Douai. Exécuté de 1819 à 1820, il devait appartenir, jusqu'en

1922, à un concessionnaire qui n'a pas eu beaucoup plus de 1,550,000 fr. à y dépenser. Ce canal a été racheté en 1860.

Canal de la Silvéréal. — Il part de l'écluse de Silvéréal dans le petit Rhône et vient aboutir à la panne de Peccais où il se réunit au canal de ce nom et à celui de Bourgidou. On croit qu'il a été exécuté du temps de Saint-Louis. Il fait partie du canal de Beaucaire, dont la concession expire le 22 septembre 1939. Sa longueur est de 8,290 mètres.

Canaux de Sologne. — Un décret de l'assemblée nationale, en 1848, a alloué un million pour ouvrir, entre Blancafort et la Motte-Beuvron, un canal dérivé de la Sauldre qui doit servir de point de départ à tout un système de canaux d'assainissement. En 1860 il était déjà terminé sur une étendue de 30 kilomètres et allait jusqu'au Coudray, près de la Motte-Beuvron. Il a été continué depuis.

Canal de la Somme. — Il commence à Saint-Simon, sur le canal de Saint-Quentin, et, après avoir suivi en grande partie le cours de la Somme, il se termine au port de Saint-Valery. Entrepris en 1786, il fut entièrement ouvert à la navigation en 1827 et a coûté 13,054,352 fr., dont 6,377,595 de fonds prêtés en 1821 par une compagnie concessionnaire. Son étendue est de 156,830 mètres. Ce canal a été, en 1860, racheté par l'État.

Canal ou Robine de Vic. — Long de 2,850 mètres, non compris son prolongement dans l'étang de Vic, il part d'un point de la route de Montpellier à Cette où se trouvent des eaux minérales voisines de l'étang salé de Vic ou Blavas. Il appartient à l'État.

Canal de Vire-et-Taute. — Ce canal, parti du hameau de Porribet sur la Vire, aboutit sur la Taute, au hameau du Cap, en amont de Carentan. Exécuté par des concessionnaires, il leur appartient jusqu'en 1938. On l'a ouvert en 1839. Il a coûté plus de 1,500,000 francs, en y comprenant les travaux de la canalisation de la Vire. Son développement est de 11,380 mètres.

Canaux des Watteringues. — Leur construction remonte à la fin du XVIIe siècle. Ils ont été creusés pour dessécher les terres du littoral entre Dunkerque et Calais et sont navigables. L'un, le canal du Houlet, part du Fort-Rouge, sur le canal de Calais et joint le canal de la Mark au pont Pollard sur la route de Paris à Dunkerque. Le canal de la Mark débouche de son côté sur le canal de Calais au pont Clément à Saint-Pierre-lès-Calais.

Enfin, un troisième canal, celui du Fort-Brûlé ou des Trois-Cornets, part du canal du Houlet, à 500 mètres en amont du port de Guemps et arrive au canal de Calais au pont Sans-Pareil, à l'embranchement d'Ardres. L'étendue de la navigabilité de ces trois canaux est de 16,420 mètres.

Il faut le répéter sans cesse, si les chemins de fer ont ouvert au pays une carrière nouvelle d'activité, ils n'ont pas fait évanouir l'utilité de ces voies modestes, mais sûres, qui ont servi d'abord seules et qui continuent à servir les intérêts de notre commerce, de notre industrie et de notre agriculture. Ce serait de l'imprévoyance que de les négliger, car, en se modifiant, en se perfectionnant peu à peu, la batellerie a un rôle à jouer qui ne le cède en rien à son ancien rôle. On peut, du reste, s'en convaincre en voyant que le tonnage total des voies navigables qui, en 1850, était de 1,720,000,000 de tonnes transportées à la distance d'un kilomètre, atteignait, dépassait même en 1857 le chiffre de 2 milliards, c'est-à-dire justement le chiffre du tonnage total des chemins de fer.

Prenons un détail pour montrer que là où les chemins de fer changent la nature du trafic, les canaux changent alors le genre de leurs services. En 1856 il entrait par la Sambre 823,932 tonnes de houille et de coke et seulement 631,863, ou 192,069 de moins en 1862, tandis que le chemin de fer d'Erquelines qui n'en transportait que 146,143 en 1856, en a transporté, en 1862, 541,217 ou 395,074 de plus. Mais il ne faut pas croire que la batellerie y ait perdu, ce qui serait fâcheux, même en tenant compte du surcroît des 200,000 tonnes qui sont entrées dans la consommation. En effet, le total des marchandises qui sont venues par eau pesait 748,115 tonnes en 1856 et 754,480 en 1862. La navigation n'a donc pas décru. Avouons néanmoins que les mariniers ont dû s'imposer des sacrifices pénibles pour trouver du travail, mais la concurrence du chemin de fer est une application de la loi de la concurrence générale, et si l'État n'a pu encore faire baisser tous les tarifs de transport en rachetant les concessions des compagnies, il n'a point renoncé à poursuivre son œuvre.

La batellerie de la France se compose de plus de dix mille péniches ou bateaux d'une contenance qui varie de 60 à 250 tonneaux et son personnel comprend 60,000 mariniers, bate-

liers, manœuvres et haleurs qui possèdent environ les deux tiers des bateaux.

Il n'est pas de métier d'ouvriers où les salaires aient été continuellement plus réduits; mais nous espérons que ces sacrifices trouveront leur récompense et qu'à mesure que les tarifs s'abaisseront, l'abondance des transports rendra quelque aisance à une classe de travailleurs si active et si utile. En 1860 l'augmentation du trafic a été de 20 p. 100 et de 9 p. 100 l'année suivante.

Tant qu'une partie des canaux importants est exploitée par des compagnies il n'est pas possible de savoir exactement quels revenus elles en tirent et par conséquent quelle charge subit la navigation. Voici, pour deux années (en 1857 et en 1858), le chiffre des recettes des canaux que l'État possédait alors.

Berry, 1,016,174 fr. et 758,823. — Centre, 591,706 fr. et 449,936. — Latéral à la Loire, 792,600 et 525,058. — Latéral à l'Oise et Oise canalisée, 1,111,384 et 850,486. — Du Rhône au Rhin, 1,028,550 et 624,285. — Saint-Quentin, 1,318,216 et 1,039,121. — Autres canaux, 1,674,283 et 1,239,004. Total en 1857, 7,532,913 et 5,486,713 en 1856.

Les droits ont été dégrevés depuis [1].

Sur les 4,750 kilomètres de canaux que la France possède actuellement, 3,650 kilomètres ont été construits ou rachetés par l'État. Les 1,100 autres kilomètres sont concédés, 662 à titre temporaire et 438 perpétuellement [2].

[1] Sans doute les chiffres des recettes inscrits sur les registres de l'administration des contributions indirectes et récapitulés par elle dans les comptes qu'elle publie sont d'une exactitude complète. Il en devrait être de même des notes qu'elle recueille sur le tonnage des marchandises transportées sur les voies navigables. Or il y a souvent de bien grandes différences entre les résultats qu'elle constate et ceux qui sont indiqués par les constatations du service des ponts-et-chaussées. Pour citer un fait, on voit sur ses comptes qu'en 1852 il a circulé sur une rivière, l'Aa, 89,115 tonnes et en 1853, 85,906 tonnes de marchandises. Les ingénieurs donnent au lieu de ces chiffres ceux de 223,477 et 176,006 tonnes.

[2] On compte parmi les cours d'eau concédés temporairement :

Le canal de Luçon. Sa concession expire le 25 mars 1868. — Le canal de Coutances. Sa concession expire le 10 avril 1888. — La Sambre. Sa concession expire le 6 octobre 1890. — Le canal de Dunkerque à Furnes. Sa concession expire le 1er janvier 1899. — Le canal de la Scarpe inférieure. Sa concession expire le 11 avril 1903. — Le canal de la Dive et le Thouet inférieur. Leur concession expire le 1er janvier 1925. — Le canal du Plessis. Sa concession expire le 16 février 1931. — Le canal de la Sambre à l'Oise. Sa concession expire le 1er novembre 1937. — Le

Supposons rentrée toute l'étendue des canaux dans le domaine public et que l'État, qui l'administre, n'impose nulle part d'autres droits que pour couvrir les frais de l'entretien ou même n'en impose aucun, comme sur les routes ordinaires, et certainement on s'apercevra de l'influence de cette libéralité. Ce n'est, du reste, pas tant le poids des taxes que leur inégalité qui gêne le commerce. Avec un tarif uniforme et fixe le progrès serait déjà bien marqué.

L'industrie s'ingéniera à trouver le moyen d'employer généralement la vapeur sur les canaux et à leur donner ainsi la rapidité qui leur manque. Ce qu'on appelle, en termes du métier, « le patouillement » des machines à hélice, mouvement de l'eau qui détruit les berges artificielles, a empêché jusqu'ici de concevoir l'application d'un système général de touage. Que l'on nous trouve la machine appropriée aux canaux, et, sans que les chemins de fer y perdent, ces voies navigables que l'on dit si languissantes se montreront aussi animées qu'eux.

canal d'Arcachon. Sa concession expire le 1er juin 1938. — Le canal de Vire-et-Taute. Sa concession expire le 15 septembre 1938. — Les canaux de Beaucaire, de la Radelle, de Silvéréal et de Bourgidou. Leur concession expire le 22 septembre 1939. — Le Dropt. Sa concession expire le 10 septembre 1943. — Le canal latéral à la Garonne et de Saint-Pierre, avec ses embranchements. Sa concession expire le 8 juillet 1958. — Le canal de Roubaix qui n'est pas achevé. — Le canal ou Becque de Steenwerck, et la Salaison.

Les cours d'eau concédés à titres perpétuels sont : Le canal de Grave ou le Lez canalisé. Il a été concédé en 1666. — Le canal du Midi et le canal de Narbonne. Il a été concédé en 1666 et, une seconde fois, en 1810. — Le canal de Lunel. Il a été concédé en 1718. — Le canal de Givors. Il a été concédé en 1761 et en 1831. — Les canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Martin. Ils ont été concédés en 1818 et en 1821, à la ville de Paris.

Il existe en outre un certain nombre de canaux qui appartiennent en propre à des particuliers et qui ne font pas partie du domaine public. Ils ont été ouverts ou pour dessécher des marais ou pour desservir de grands établissements industriels. Ainsi le canal de la Ceinture des Hollandais et ses embranchements. — Les canaux des marais de Lesparre. — Le Mardyck. — Le canal de Peccais. — Le canal de Torteron et de Feuillarde. — Les canaux de Watteringues du Pas-de-Calais. L'ensemble du développement de ces canaux mesure 72,660 mètres.

Enfin il y a environ 30 kilomètres de canaux exécutés par l'État, à frais communs avec des syndicats, comme ceux du bassin de la Sèvre-Niortaise.

CHAPITRE IV.

DOMAINE DES ROUTES ET CHEMINS.

Qui n'a pas vu quelque plaine ou quelque promenade publique toute blanche le matin de la neige tombée dans une nuit d'hiver? Les premiers qui s'y hasardent cherchent de l'œil le point vers lequel ils ont à marcher, et, le plus droit possible, ils tracent péniblement un sillon que d'autres suivent sans faire l'écart d'un seul pas. Bientôt de nouveaux sentiers sont formés par le pied de ceux qui marchent vers un autre endroit et, au bout de quelques heures, on voit le sol neigeux couvert d'un réseau de chemins dirigés dans tous les sens, mais parmi lesquels se distinguent des routes principales, bien foulées et bien aplanies, et des voies d'une moindre importance qu'il est plus malaisé de suivre. C'est ainsi que se sont établies toutes nos routes : d'abord les plus nécessaires et les plus fréquentées qui sont devenues les meilleures, puis celles qui répondent à des besoins moins nombreux, et enfin celles qui ne sont utiles qu'à quelques personnes. Le relief du terrain, un obstacle accidentel, le caprice ou l'inattention du premier voyageur, déterminent, sur le territoire d'une contrée comme sur la neige de la plaine, la ligne directrice de ces routes et de ces chemins.

Dans l'état de nature ou du moins lorsque les peuples sont jeunes encore, ce n'est pas la terre, c'est l'eau qui donne des chemins à la civilisation naissante. De simples sentiers et quelques routes de chariots traversent seuls des régions à peine peuplées, tandis que déjà les rivières et les fleuves ont attiré les hommes sur leurs rives et offert la rapidité et la facilité de leur cours à leur besoin du mouvement et à leur désir des décou-

vertes. Plus tard les sentiers se rectifient et s'élargissent et les routes se relient les unes aux autres, de ville en ville, et comme l'industrie qui s'est installée le long des eaux en a travaillé le lit pour y établir des chutes, et en les utilisant pour la mécanique les a rendues moins commodes pour la navigation, ces routes multipliées deviennent à leur tour le principal chemin de l'échange des idées et des produits. Une troisième époque voit le commerce chercher de nouvelles ressources pour le développement de ses transactions et les peuples revenir à ces cours d'eau qu'ils ont obstrués de barrages et de pertuis. Ils les recreusent, ils les ramènent à leur ancienne vitesse, et, entre ces rivières restaurées, ou le long de celles qui repoussent le travail de leurs mains, ils ouvrent mille canaux que la batellerie parcourt plus aisément et à meilleur marché que les routes ne sont parcourues par le roulage. Mais à un nouveau degré de civilisation correspondent des voies d'un autre ordre. Plus vite que le cheval des routes, aussi peu coûteuse que le bateau des canaux ou des rivières, la vapeur assujettie entraîne des fardeaux énormes comme en se jouant et voilà les chemins de fer qui couvrent bientôt le globe entier de leur enlacement.

La France commençait à peine, au moment où la Révolution s'est faite, à joindre à ses routes, qui étaient devenues fort belles sur plus d'un point, le secours ou le complément de quelques canaux. La génération qui nous précède a multiplié les voies navigables et nous créons partout des voies ferrées.

Le domaine de la nation aura ainsi vu tripler en ce siècle la valeur du capital que les voies de communication représentent.

Routes, canaux, chemins de fer, il n'y a aucune voie de trop pour le passage des produits et des idées de l'avenir. Aux chemins de fer les trajets rapides, aux canaux le transport des matières encombrantes, aux grandes routes, un rôle intermédiaire et régulateur dont l'importance ne peut que s'accroître à mesure que s'achèveront, sur toute l'étendue du territoire, les chemins de grande communication et ceux des localités.

Depuis les nobles avenues qui convergent vers la ville capitale et y pénètrent en passant sous des arcs de triomphe jusqu'au modeste chemin rural qui n'est parcouru que par la voiture chargée des fumiers ou des récoltes du petit cultivateur, les routes de toute grandeur sont également utiles à tous, également établies pour rendre toujours les mêmes services, éga-

lement impropres à être possédées privativement par les membres isolés de la communauté générale, également revêtues du caractère domanial, également inaliénables par conséquent.

On a comparé souvent nos routes à celles des peuples étrangers et on a voulu donner l'avantage à celles qui, comme en Angleterre, ont été entièrement conçues et exécutées pour l'utilité matérielle, sans que rien ait été accordé à ce qu'on peut appeler l'art des chaussées publiques. Il est cependant certain que pour la régularité du tracé, la distribution des pentes, la beauté des alignements, la régularité des formes, la plupart de nos voies l'emportent sur toutes celles que l'on peut citer. Un grand nombre d'entre elles sont des monuments qui honorent un peuple. Sans doute il n'était pas nécessaire de leur donner si généralement une grande largeur, mais cette ampleur, aux abords des grandes villes, n'a rien que le faste permis à une civilisation qui veut être fière de ses œuvres. Arthur Young peut supputer le nombre des boisseaux de blé qu'on récolterait sur les côtés des avenues de Versailles. Nous lui répondrons qu'il y a d'autres terres à cultiver que celles-là, d'autres terres à rendre cultivables et que dans ces belles voies ce n'est pas seulement le regard, c'est la pensée elle-même qui trouve du plaisir. Nous les admirerions en Chine; ne les proscrivons donc pas chez nous. L'instinct du profit et de l'utilité matérielle trouvera toujours assez d'autres champs pour se satisfaire.

J'ai la plus profonde estime pour les écrits si solides de J.-B. Say, mais je ne puis le suivre dans la rigoureuse application qu'il fait de ses principes d'économie à la plupart des ouvrages qui constituent et accroissent incessamment le domaine public.

C'est lui qui a fait le premier la satire de nos anciennes routes royales, larges de 180 pieds aux abords de Paris, mais quelquefois mal entretenues, et dépourvues presque partout de bancs, de fontaines et d'ombrages. Il a calculé ce que l'agriculture perd à la stérilité perpétuelle de ces largeurs excessives et enfin il ne regarde pas comme un résultat certain, mais seulement probable, le bénéfice que la société tire, par les communications et les transports, de l'argent que les chemins lui ont coûté. Je crois qu'il ne faut pas pousser si loin le mépris de ce qui a un air dans les travaux publics.

Say demande que l'on considère toujours que le coût d'un

ouvrage public se compose, non-seulement de la dépense faite pour le construire, mais du loyer de l'espace qu'il occupe et qu'on ne peut plus mettre en culture, de l'intérêt perpétuel des sommes dépensées et des frais annuels de l'entretien et de la réparation. Je crois que nous ne sommes pas dans la nécessité de tenir ainsi registre des loyers et des intérêts. Le compte ne finirait pas s'il fallait constamment accumuler des sommes qu'il est impossible de saisir. Quand on dit qu'une pièce de la monnaie la plus vulgaire, mise en dépôt et devenue productive d'intérêts composés, se change, par l'économie d'un nombre déterminé de siècles, en des monceaux d'or et d'argent, on s'amuse à des supputations plus curieuses qu'utiles ou du moins dont l'utilité n'embrasse pas de si longues durées de temps. C'est, sous une physionomie sérieuse, le même abus de la pensée, que d'appliquer des calculs de ce genre au passé et de vouloir, avant de jouir du bienfait d'une route, d'un canal ou d'un monument public, que la société sache bien quel énorme capital la suite des âges a idéalement formé sur ces ouvrages de l'homme. J'ai voulu faire le calcul de ce que depuis 1789 telle ou telle branche du domaine public a en effet coûté. Je l'ai essayé particulièrement pour les routes. Le déplaisir de n'arriver pas à des chiffres exacts m'a détourné de la tâche entreprise. Ce n'a pas été d'abord sans regret, car je m'étais piqué d'honneur, mais la réflexion m'a persuadé que ces comptes, même exacts, ne servent à rien et qu'il est plus raisonnable, une fois qu'un établissement public est créé, d'effacer du souvenir les dépenses, les loyers, les intérêts dont Say se préoccupe, et de ne pas considérer l'œuvre achevée autrement que nous ne faisons pour une rivière ou un port naturel. Le domaine public existe. Servons-nous-en, voilà l'essentiel; servons-nous-en et entretenons-le en bon état, et, puisqu'il faut une comptabilité à toute société pour qu'elle sache ce qu'elle fait et ce qu'elle peut faire en un certain espace de temps limité, contentons-nous des chiffres qui servent à fixer l'étendue des services d'entretien et la prévision des travaux d'achèvement et de développement des grandes entreprises. Les familles même et les maisons de commerce ne conservent pas au delà d'un certain nombre d'années les cartons de leurs comptes.

En énumérant les biens du domaine public, l'article 538 du

Code ne mentionne que les routes et rues à la charge de l'État. Ce texte n'est pas complet. Le domaine public général n'est pas tout entier confié à l'État; il y a, comme on l'a vu, un domaine public départemental et un domaine public communal. Le Code devait en parler, si le législateur avait songé à définir exactement le domaine public. Peut-être en écrivant, l'État a-t-il cru faire assez et désigner d'un mot toutes les routes et rues qui ne sont pas à la charge des particuliers, pris individuellement, et ouvertes à leurs frais sur leur héritage.

De quelque étendue, de quelque largeur, de quelque nature qu'elle soit, une route qui a été officiellement classée parmi celles que l'État, les départements ou les communes doivent entretenir, appartient au domaine public et est inaliénable et imprescriptible comme lui. Et même de ce qu'un chemin n'a pas été classé, il ne s'ensuit pas qu'il soit d'une nature privée. Aucune route, aucun chemin, même abandonné du public, ne sort du domaine que lorsque le déclassement en a été officiellement prononcé [1].

§ 1. — Routes impériales.

Avant 1789 on avait réparti toutes les routes et les chemins en quatre classes : les grandes routes qui traversaient tout le royaume, de Paris aux frontières ; les routes, moins importantes, qui faisaient communiquer les provinces et les principales villes entre elles ou qui allaient de Paris à des villes considérables. Ces deux classes de routes sont devenues nos routes royales ou impériales. La troisième classe comprenait celles qui sont dites aujourd'hui départementales et qui reliaient entre elles les villes de la même province ou des provinces voisines. Les routes d'une moindre importance composaient la quatrième classe. Ce sont nos voies de grande communication et nos chemins vicinaux d'intérêt commun.

[1] On appelle « voirie » l'administration des routes de toute nature. La grande voirie comprend les routes impériales, les routes départementales ; les chemins de fer et les canaux de navigation avec les portions de rues des villes et villages qui continuent les routes de premier et de second ordre ; la petite voirie, qui est toute municipale, comprend les chemins vicinaux et ruraux.

L'acte le plus important qu'il y ait à rappeler dans l'histoire de nos vieilles routes, est la création, en 1607, d'un office de grand voyer, dont Sully fut pourvu et qui lui permit d'entreprendre des travaux et des améliorations d'ensemble. L'office fut supprimé en 1626 et ses attributions données aux trésoriers de France institués dans les divisions du royaume qu'on nommait les généralités. L'arrêt du Conseil du 27 février 1765 est le règlement principal des routes de la monarchie dans les deux derniers siècles. La Révolution affranchit les routes et chemins des barrières et des péages dont la féodalité les avait partout obstruées, mais on sait que le temps et l'argent manquèrent jusque sous l'Empire, pour l'exécution des grands travaux publics. Les routes ne s'améliorèrent donc pas pendant plus de vingt années et leur état s'empira même, car une route qui n'est pas entretenue se détruit bientôt.

On trouve dans un ouvrage récent de M. E.-J.-M. Vignon, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, directeur du dépôt des cartes et plans et des archives au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics [1] de forts intéressants renseignements sur l'administration et l'état des routes dans les deux derniers siècles. Nous avons le regret de ne pouvoir, limités d'espace comme nous le sommes, y prendre quelques pages propres à montrer comment ce grand service s'est organisé depuis Colbert. Nous ne parlerons même pas du système des corvées qui s'y appliquait et dont nos prestations d'aujourd'hui diffèrent, quoiqu'elles n'en diffèrent pas encore assez.

Même au seul point de vue de l'entretien, la corvée était un système déplorable, puisque pendant six mois, du printemps à l'automne et de l'automne au printemps, les routes restaient abandonnées à elles-mêmes. Or, il n'y a que des soins constants qui les puissent conserver en bon état, soins beaucoup moins difficiles à donner, du reste, et infiniment moins coûteux que les grandes réfections périodiquement opérées par masses. L'établissement des cantonniers stationnaires qui surveillent et réparent incessamment leur quartier de route a été une très-heureuse invention économique. Le macadamisage est venu y joindre ses avantages.

Les routes, telles que les donnait la pratique de la corvée,

[1] *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au* XVII[e] *et au* XVIII[e] *siècle*, 3 vol. in-8°, 1862; Paris, chez Dunod.

n'avaient donc aucune solidité, aucun agrément. La Révolution n'eut pas d'argent à sa disposition pour les réparer et les entretenir dans les premiers moyens. En 1797, on essaya d'y pourvoir en mettant sur les chemins des barrages au passage desquels il fallait payer une taxe d'entretien. Les réclamations et les plaintes firent renoncer en 1806 à ces péages qu'en 1824 l'administration regrettait encore. On y substitua une affectation spéciale sur l'impôt du sel, affectation suffisante si elle eût été suivie, mais qui, comme toutes les affectations et assignations particulières, fut bientôt détournée de son but et ensuite absorbée dans le gouffre des besoins généraux.

L'Empire fit mieux que d'assigner les fonds d'une taxe aux travaux des routes; il en réorganisa le régime entier. Toutes les routes furent, par le décret du 16 décembre 1811, divisées en routes impériales et en routes départementales. Au-dessous des routes départementales, il n'y a que des chemins. Les routes impériales sont de trois classes: de la première, celles qui conduisent de Paris aux frontières; de la seconde, celles qui suivent la même direction sans être aussi nécessaires; de la troisième, toutes les autres. En créant les routes départementales, le décret du 16 décembre 1811 n'a pas donné aux départements la propriété de celles qui existaient déjà et qui prenaient ce nom, il les a chargés seulement de les entretenir. Si depuis lors les départements ont construit à leurs frais des routes départementales, ils en sont propriétaires dans un certain sens, mais cette propriété ne se détache pas du domaine public; elle est inaliénable tant qu'une loi ne décide pas que telle ou telle route est déclassée, et alors seulement les départements disposent comme propriétaires du sol qu'ils ont acquis et qui a cessé d'être utile.

Avant de transcrire la liste des routes impériales, jointe au décret de 1811, nous ferons remarquer, avec M. Vignon, que c'est dans l'Almanach Royal de 1707, que figure pour la première fois un état des grandes routes que la France possédait avant 1789. Elles étaient au nombre de 69 seulement et il n'est pas sans intérêt de les connaître, pour juger de l'accroissement pris depuis un siècle et demi par le domaine des voies de communication [1].

[1] *Liste des routes de poste de France en* 1707.

1. De Paris à Lyon par Montargis, La Charité, Nevers, Moulins, Roanne, Tarare.

Le décret de 1811, en énumérant les routes impériales, ne mentionne pas seulement celles qui existaient, il indique toutes celles que l'administration voulait créer et dont une partie n'a jamais été entreprise. On était alors à l'apogée de la grandeur factice et fugitive de la politique des conquêtes. Les routes décrétées s'étendent donc au delà de nos frontières naturelles. Nous croyons toutefois devoir conserver l'énumération tout entière.

Routes de Première Classe [1].

N° 1. De Paris à Calais

N° 2. De Paris à Amsterdam (aujourd'hui de Paris à Maubeuge).

— 2. De Lyon à Marseille. — 3. De Marseille à Toulon. — 4. D'Aix à Toulon. — 5. D'Aix à Nice. — 6. De Lyon à Genève. — 7. De Lyon au pont de Beauvoisin et à Grenoble. — 8. De Bourgoin à Grenoble. — 9. De Paris à Lyon par Auxerre et Dijon. — 10. De Lyon à Limoges par Clermont. — 11. De Paris à Bourges par la Charité. — 12. De Paris en Auvergne par Moulins. — 13. Du Pont-Saint-Esprit à Montpellier et à Narbonne. — 14. De Narbonne à Perpignan et à Montlouis. — 15 De Toulouse à Montlouis jusqu'à Carcassonne. — 16. De Paris à Toulouse par Orléans, Chateauroux, Limoges, Brives, Montauban. — 17. De Toulouse à Narbonne. — 18. De Bordeaux à Toulouse. — 19. De Bordeaux à Limoges. — 20. De Limoges à Tulle et à Aurillac et Clermont. — 21. De Paris à Bordeaux par Orléans, Blois, Amboise, Poitiers, Châteauneuf, Barbezieux, Cubsac. — 22. De Bordeaux à Bayonne. — 23. De Lesperon à Orthez. — 24. De Paris à la Rochelle par Poitiers. — 25. De Paris à Tours et à Nantes par Amboise. — 26. De Paris à Angers par Chartres. — 27. De Paris à Besançon par Dijon. — 28. De Belfort à Besançon. — 29. De Paris à Langres et à Strasbourg. — 30. Traverse de Langres à Dijon. — 31. De Langres à Belfort. — 32. De Paris à Strasbourg par Châlons et Metz. — 33. De Châlons à Saint-Dizier. — 34. Communication de Saint-Dizier à Langres. — 35. De Saint-Dizier à Toul. — 36. De Châlons à Verdun. — 37. Postes de communication de Verdun à Longwy. — 38. De Verdun à Metz. — 39. De Metz à Sarrelouis. — 40 De Metz à Thionville. — 41. De Metz à Nancy. — 42. De Metz à Saverne. — 43. De Saverne à Strasbourg. — 44. De Saverne à Landau. — 45. De Haguenau à Strasbourg. — 46. Du fort Louis à Strasbourg. — 47. De Strasbourg à Belfort. — 48. De Strasbourg à Belfort par Huningue. — 49. De Paris à Sedan par Soissons et Reims. — 50. Communication de Reims à Châlons. — 51. Communication de Reims à Laon. — 52. De Laon à Soissons. — 53. De Verdun à Sedan. — 54. De Paris à Lille par Péronne. — 55. Communication d'Amiens à Montdidier. — 56. De Péronne à Valenciennes. — 57. De Paris au Quesnoy par Senlis — 58. Postes de communication en Flandre, Hainault et Artois. — 59. De Paris à Dunkerque par Amiens et Calais. — 60. De Paris à Rouen. — 61. De Rouen à Dieppe. — 62. De Rouen au Havre. — 63 De Rouen à Valognes par Caen. — 64 De Caen à Pontorson. — 65. Autre route de Caen à Pontorson. — 66. De Rouen à Alençon. — 67 Communication de Séez à Condé-sur-Noireau. — 68. De Rouen à L'Aigle. — 69. De Paris à Rennes par Alençon.

Le Midi et surtout le centre de la France étaient alors fort négligés.

[1] Les parties d'une route quelconque comprises dans la désignation qui se trouve-

N° 3. De Paris à Hambourg (aujourd'hui de Paris à Givet), en suivant d'abord la route n° 2, jusqu'à Soissons.

N° 4. De Paris à Mayence (aujourd'hui de Paris à Forbach), route qui s'embranche à Joigny sur la route n° 6.

N° 5. De Paris à Strasbourg et en Allemagne, roûte qui s'embranche à Châlons sur la route n° 4.

N° 6. De Paris à Rome et à Naples par le Simplon et Milan (aujourd'hui de Paris aux Rousses, sur la frontière de Suisse).

N° 7. De Paris à Milan par le Mont-Cenis (naguère seulement de Paris à Pont-de-Beauvoisin, sur la frontière de Savoie, et à présent de Paris à Lans-le-Bourg, devant le Mont-Cenis), route qui s'embranche à Joigny sur la route n° 6.

N° 8. De Paris à Rome par Gênes et Florence (naguère seulement de Paris à Cagne, sur la frontière du comté de Nice, et maintenant de Paris à la frontière maritime du royaume d'Italie). Cette route se confond dans Lyon avec la route n° 7.

N° 9. De Paris à Toulon, en suivant la route n° 8 jusqu'à Aix.

N° 10. De Paris à Perpignan et en Espagne, jusqu'à la Jonquière.

N° 11. De Paris à Bayonne et en Espagne, jusqu'à Irun.

N° 12. De Paris à Rochefort, en suivant la route n° 11 jusqu'à Croutelle, près de Poitiers.

N° 13. De Paris à Brest, en suivant la route n° 11 jusqu'à Trappes (Seine-et-Oise).

N° 14. De Paris à Cherbourg.

Routes de Deuxième Classe.

N° 15. De Paris au Havre, en suivant la route n° 1 jusqu'au Barrage, près de Saint-Denis.

N° 16. De Paris à Dieppe, en suivant la route n° 15 jusqu'à Pontoise.

N° 17. De Paris à Dunkerque, en suivant la route n° 1 jusqu'un peu au delà de Pierrefitte.

N° 18. De Paris à Ostende, en suivant la route n° 2 jusque vis-à-vis de Gonesse.

N° 19. De Paris à Groningue et à la mer, en suivant la route n° 2 jusqu'à Bréda. Toute cette route, située sur le territoire belge, ne compte plus parmi les routes de France.

N° 20. De Paris à Cologne, en suivant la route n° 3 jusqu'à Liége. Il en est de même de cette route, dont le prolongement était tracé tout entier hors de nos frontières actuelles.

raient être communes avec une autre route, appartiendront de droit, à moins qu'il n'en soit dit autrement, à celles d'entre ces routes dont le numéro approche le plus du n° 1. (Texte du décret).

N° 21. De Paris à Coblentz, en suivant la route n° 4 jusqu'à Verdun. Cette route ne va plus, à partir de Verdun, que jusqu'à Longwy.

N° 22. De Paris à Bâle, en suivant la route n° 6 jusqu'à Alfort.

N° 23. De Paris à Toulouse et en Espagne, jusqu'à Puycerda.

N° 24. De Paris à Barèges et en Espagne, en suivant la route n° 23 jusqu'à Limoges.

N° 25. De Paris à La Rochelle, en suivant la route n° 12 jusqu'à Mauzé.

N° 26. De Paris à Nantes et à Paimbœuf, en suivant jusqu'à Chartres la route n° 11.

N° 27. De Paris à Lorient, en suivant la route n° 13 jusqu'à Mordelle, un peu au-delà de Rennes.

Routes de Troisième Classe.

N° 28. Du Havre à Lille, route qui s'embranche à Harfleur sur la route n° 15.

N° 29. De Rouen à Fécamp, route qui s'embranche sur la route n° 15 à Valliquierville.

N° 30. De Rouen à Dieppe, route qui s'embranche sur la route n° 15, auprès de Bondeville.

N° 31. De Rouen à Saint-Omer, route qui, à Abbeville, se confond avec la route n° 1, et qui rencontre en avant de Saint-Omer la route n° 50.

N° 32. De Rouen à Namur (aujourd'hui de Rouen à Quiévrain), route qui s'embranche sur la route n° 31, un peu au delà de Neufchâtel.

N° 33. De Rouen à La Capelle.

N° 34. De Rouen à Soissons, route qui s'embranche à Gournay sur la route n° 33.

N° 35. De Rouen à Mantes, route qui s'embranche au sortir de Rouen sur la route n° 15, et, près de Bonnières, rencontre la route n° 14.

N° 36. D'Évreux à Breteuil, route qui s'embranche sur la route n° 14, à Pacy.

N° 37. De Paris à Saint-Quentin, route qui s'embranche à Senlis sur la route n° 18, et qui joint la route n° 33 au Ham.

N° 3. De Paris à Châlons par Étoges, en suivant, jusqu'à la Ferté-sous-Jouarre, la route n° 21.

N° 39. De Paris à Vitry-le-Français par Sézanne.

N° 40. De Compiègne à Abbeville, route qui, un peu avant Abbeville, joint la route n° 28.

N° 41. De Noyon à la Fère, route qui, en sortant de la Fère, s'embranche sur la route n° 45.

N° 42. De Soissons à Fontainebleau, route qui, à Villers-Cotterets, s'embranche sur la route n° 2 et se confond, à Saint-Germain-les-Couilly, avec la route n° 39.

N° 43. De Château-Thierry à Arras, route qui, à la sortie du Ham, se confond avec la route n° 33.

N° 44. De Reims à Orléans, route qui, avant Orléans, joint la route n° 172, et qui, au sortir de Sézanne, se confond avec la route n° 39.

N° 45. De Châlons à Cambrai, route qui joint la route n° 18 à Bonnay, et qui, au sortir de la Fère, se confond avec la route n° 41, et avec la route n° 33 avant d'entrer dans Saint-Quentin.

N° 46. De Marle à Verdun.

N° 47. De Vouziers à Longuyon, route qui s'embranche sur la route n° 46, un peu au delà de Vouziers.

N° 48. De Marles à Bruges, route qui se confond dans Guise avec la route n° 33.

N° 49. De Mézières à Montreuil-sur-Mer, route qui s'embranche en deçà de Maubert sur la route n° 3, et qui, à la sortie de la Capelle, se confond avec la route n° 33.

N° 50. De Bouchain à Calais, route qui, dans Calais, se confond avec la route n° 32, et qui, de Lilliers à Aire, empruntait d'abord le cours de la route n° 17.

N° 51. De Valenciennes à Gand (aujourd'hui de Valenciennes à Condé), route qui, en sortant de Valenciennes, s'embranche sur la route n° 48.

N° 52. De Valenciennes à Luxembourg (aujourd'hui de Valenciennes à Maubeuge), route qui, à Jalin, s'embranche sur la route n° 48.

N° 53. De Douai à Arras.

N° 54. De Saint-Pol à Bruxelles (aujourd'hui de Saint-Pol à Lille), route qui, sous Béthune, se confond avec la route n° 50.

N° 55. De Lille à Boulogne par Cassel, route qui, avant Cassel, se confond avec la route n° 17, et à Saint-Omer avec la route n° 50.

N° 56. De Bruxelles à Nieuport par Gand et Bruges. Cette route, tout entière tracée dans les anciens départements de la Dyle, de l'Escaut et de la Lys, ne fait plus partie des routes françaises.

N° 57. De Bruxelles à Namur. Il en est de même de celle-ci et des quatre suivantes.

N° 58. De Bruxelles à Aix-la-Chapelle.

N° 59. De Bruxelles à Hechtel et à Bois-le-Duc.

N° 60. De Thorout à Westcapelle.

N° 61. De Bruges à Breskens par l'Écluse.

N° 62. De Calais à Anvers (aujourd'hui de Calais à Dunkerque). La plus grande partie de cette route appartient au territoire belge. De Bergues à Dunkerque elle se confond avec la route n° 17.

N° 63. De Metz à Anvers (aujourd'hui de Metz à Longwy), route qui, entre Metz et Thionville, joint la route n° 70, et, en deçà de Longwy, se confond avec la route n° 21.

N° 64. D'Anvers à Ruremonde. Cette route appartient tout entière à la Belgique.

N° 65. D'Anvers à Harlem. Cette route appartient à la Belgique et à la Hollande.

N° 66. De Venlo à Nimègue. Cette route appartient à la Hollande.

N° 67. De Liége à Utrecht. Cette route appartient à la Belgique et à la Hollande.

N° 68. De Strasbourg à Liége par Trèves (aujourd'hui de Phalsbourg à Sarrelouis), route qui, à Phalsbourg, joint la route n° 5.

N° 69. De Trèves à Mayence. Cette route n'appartient plus à la France.

N° 70. De Metz à Aix-la-Chapelle (aujourd'hui de Metz à Thionville).

N° 71. De Metz à Dusseldorf. Cette route ne compte plus parmi les routes françaises; elle s'embranchait sur la route n° 70, à Ingenbroich, au delà de la Montjoye.

N° 72. De Metz à Sarrelouis, route qui, un peu au delà de Metz, s'embranche sur la route n° 4, et, avant d'entrer à Sarrelouis, joint la route n° 68.

N° 73. De Metz à Manheim. Cette route n'appartient plus à la France; elle s'embranchait à Kaiserslautern sur la route n° 4.

N° 74. De Metz à Landau.

N° 75. De Metz à Strasbourg, route qui joint la route n° 5 à Hémung.

N° 76. De Metz à Besançon, route qui, au sortir de Nancy, se confond avec la route n° 5.

N° 77. De Metz à Saint-Dizier, route qui s'embranche à Pont-à-Mousson sur la route n° 76 et qui, en attendant la confection de la route de Paris à Vitry-le-Français et à Ligny, empruntait le cours de la route n° 5, de Saint-Aubin à Ligny.

N° 78. De Nancy à Schelestadt, route, qui, à Lunéville, s'embranche sur la route n° 5.

N° 79. De Nancy à Orléans, par Troyes, route qui s'embranche sur la route n° 5 à Toul et qui, à Châteauneuf, joint la route n°172.

N° 80. De Strasbourg à Deux-Ponts, route qui s'embranche sur la route n° 81, à Haguenau.

N° 81. De Strasbourg à Alzey, route qui s'arrête à présent, en avant de Landau, sur le territoire français, et qui traversait ensuite l'ancien département du Mont-Tonnerre.

N° 82. De Neufchâteau à Mézières.

N° 83. De Neufchâteau à Bonny-sur-Loire.

N° 84. De Bar-le-Duc à Bâle, route qui, à Ligny, s'embranche sur la route n° 5, et qui, à Neuweeg joint la route n° 86. Dans Houdelaincourt, elle se confond avec la route n° 79, entre Creux et Neufchâteau avec la route 82, et au sortir d'Épinal avec la route 76.

N° 85. De Saint-Dizier à Lausanne, par Pontarlier, route qui se confond avec la route 22, de Chaumont à Langres.

N° 86. De Bâle à Nimègue, par la rive gauche du Rhin (aujourd'hui de Saint-Louis à Lauterbourg), route qui, à Saint-Louis.de-Bâle, s'embranche sur la route n° 22.

N° 87. De Bâle à Neufchâtel. Cette route n'appartient plus à la France.

N° 88. D'Avallon à Combeau-Fontaine, route qui, à la sortie de Rouvray s'embranche sur la route n° 7, et qui, vis-à-vis de Précy-sous-Thil, appartient à la route de Mâcon à Châtillon-sur-Seine, n° 98.

N° 89. De Dijon à Troyes, route qui, un peu au delà de Chanceaux, s'embranche sur la route n° 6.

N° 90. De Dijon à Pontarlier, route qui s'embranche sur la route n° 6, à Mont-sous-Vaudray, et qui, un peu avant Pontarlier, se confond avec la route n° 83.

N° 91. De Moulins à Bâle, par Besançon, route qui, en deçà de Bâle, joint la route n° 22.

N° 92. De Châlon-sur-Saône à Bingen sur le Rhin, par Nancy (aujourd'hui seulement de Châlon à Sarreguemines), route qui, à Corpau, s'embranche sur la route n° 7, avant Beaune se confond avec la route n° 91, de Longeau à Langres avec la route 85, au sortir de Neufchâteau avec la route n° 82, au sortir de Château-Salins avec la route n° 75, et en avant de Sarreguemines avec la route n° 68.

N° 93. De Châlon-sur-Saône à Grenoble, par Bourg, route qui, à Tournus, s'embranche sur la route n° 7, et qui joint à Voreppe la route n° 103.

N° 94. De Nevers à Tours, route qui, entre Lescarre et Tours, joint la route n° 11.

N° 95. De Nevers à Liége et Maëstricht, par Châlon (aujourd'hui seulement de Nevers à Bouillon), route qui, à l'entrée de Troyes se confond avec la route n° 89, à la sortie de Nancy avec la route 79, à la sortie de Vouziers avec la route n° 46 et à l'entrée de Sedan avec la route n° 82.

N° 96. De Nevers à Saint-Laurent, par Lons-le-Saulnier, route qui, dans Autun, se confond avec la route n° 91.

N° 97. De Nevers à Genève, par Mâcon et Nantua, route qui, un peu au delà de Nevers, s'embranche sur la route n° 96, et, un peu en avant de Nantua, joint la route n° 102. Avant d'entrer à Bourbon-Lancy, elle se confond avec la route n° 91 et avec la route n° 93 avant d'entrer à Bourg.

N° 98. De Mâcon à Châtillon-sur-Seine, route qui, au delà de Saint-Sorlin et près de Cluny. s'embranche sur la route n° 97.

N° 99. De Roanne à Clermont, route qui joint la route n° 107, à Chalebroche.

N° 100. De Roanne au Rhône, route qui, à l'Hôpital, s'embranche sur la route n° 8.

N° 101. De Lyon à Strasbourg, route qui avant d'arriver à Strasbourg joint la route n° 86. De Bussy à Besançon elle se confond avec la route n° 85 et avec la route n° 91, de Besançon à Clerval.

N° 102. De Lyon à Genève, route qui, à Maximieux, s'embranche sur la route n° 101.

N° 103. De Lyon à Nice, par Grenoble et Gap, route qui, à Bourgoin, s'embranche sur la route n° 7, et à Grasse joint la route n° 8.

N° 104. De Lyon à Beaucaire, route qui, au Logis-Neig, s'embranche sur la route n° 106.

N° 105. De Lyon à Béziers, route qui, à Lafoux, près Moulins, s'embranche sur la route n° 104, et à Pezenas joint la route n° 10.

N° 106. De Lyon à Toulouse, par le Puy.

N° 107. De Lyon à Bordeaux, route qui, un peu au delà de Saint-Loubès, près Bordeaux, joint la route n° 11.

N° 108. De Chambéry à Genève, route qui rencontre la route n° 111, un peu en deçà de Frangy.

N° 109. De Grenoble à Aoste (aujourd'hui seulement de Grenoble au fort Basseaux), route qui, en avant de Montmélian, se confondait, en Italie, avec la route n° 7, de Paris à Milan.

N° 110. De Grenoble à Saverne, par Briançon (aujourd'hui seulement de Grenoble à Briançon), route qui, à Vizille, s'embranche sur la route n° 103.

N° 111. De Valence à Genève et à Lausanne (aujourd'hui seulement de Valence à Seyssel), route qui, de Voiron à la sortie du village des Ablets, se confond avec la route n° 93.

N° 112. De Valence à Sisteron, route qui, un peu au-dessous de la Paillasse, s'embranche sur la route n° 8, et un peu au delà des Aspres, jusqu'à Serre, se confond avec la route n° 113.

N° 113. Du Pont-Saint-Esprit à Turin (aujourd'hui seulement du Pont-Saint-Esprit à Briançon).

N° 114. De Brignoles à Antibes, route qui joint la route n° 116 à Flassans.

N° 115. De Toulon à Sisteron, route qui s'embranche un peu au delà de Cujes sur la route n° 9, et qui, sous Aix, se confond avec la route n° 8.

N° 116. De Toulon à Antibes.

N° 117. De Toulon à Saint-Tropez, route qui s'embranche sur la route n° 116, près de la Garde, au delà de Toulon.

N° 118. De Nice à Turin. — Une très-petite partie de cette route est rentrée en 1860 dans le domaine de la France.

N° 119. D'Aix à Montauban, route qui, un peu au delà d'Orgon, s'embranche sur la route n° 8, puis, au sortir de Beaucaire se confond avec la route n° 104, et avec la route n° 106, d'Alby jusqu'au delà de Gaillac.

N° 120. D'Avignon à Montpellier, route qui, à Lafoux, rencontre la route n° 105.

N° 121. Du Pont-Saint-Esprit à Mende.

N° 122. De Viviers à Clermont, par le Puy, route qui, en sortant de Viviers, s'embranche sur la route n° 104, et joint, à Lempdes, la route n° 10. Depuis Pradelles jusqu'au Puy, elle se confond avec la route n° 106.

N° 123. De la Voulte au Puy, route qui s'embranche un peu au delà de la Voulte au Pont-du-Pape, sur la route n° 104 et qui, avant d'arriver au Puy joint la route n° 106.

N° 124. De la Voulte à Alais, par Privas, route qui, près le Peuzin, au delà de la Voulte, s'embranche sur la route n° 104, et avant d'entrer à Alais joint la route n° 126. Elle se confond avec la route n° 122, en avant d'Aubenas.

N° 125. Du Puy à Annonay, route qui un peu au delà d'Yssengeaux s'embranche sur la route n° 106.

N° 126. De Nîmes à Moulins, route qui, à Saint-Gérard rencontre la route n° 8 et se confond avec la route n° 106 de Langogne au Puy, et au sortir du Puy avec la route n° 122.

N° 127. De Nîmes à Saint-Flour, route qui s'embranche sur la route n° 126 un peu au delà de Nîmes, et qui, avant d'entrer dans Saint-Chély, rencontre la route n° 10. A Mende elle se confond avec la route n° 106.

N° 128. De Montpellier à Cette, route qui, au sortir de Montpellier, s'embranche sur la route n° 105.

N° 129. De Montpellier à Lodève, route qui, un peu avant Lodève, rencontre la route n° 10.

N° 130. De Montpellier au Puy, route qui, au pont de Salaison, s'embransur la route n° 105 et, à Alais, joint la route n° 126. La partie de Flavin à Carcenac est empruntée à la route n° 106.

N° 131. De Milhau à Tonneins, route qui, dans Cahors, se confond avec la route n° 23.

N° 132. D'Agde à Toulouse, par Béziers, route qui, à la sortie de Béziers, s'embranche sur la route n° 10 et, avant d'entrer à Toulouse, va joindre la route n° 106.

N° 133. De Narbonne à Toulouse.

N° 134. De Perpignan à Port-Vendres.

N° 135. De Perpignan en Espagne, par Prats de Mollo, route qui, au Boulon, s'embranche sur la route n° 10.

N° 136. De Perpignan à Mont-Louis, Livia, et en Espagne par Puycerda.

N° 137. De Perpignan à Bayonne, route qui, au sortir de Perpignan, s'embranche sur la route n° 10 et joint la route n° 11 à Pont-Saint-Esprit (Landes).

N° 138. D'Alby en Espagne par Carcassonne et Mont-Louis, route qui, à la

sortie de Castres, se confond avec la route n° 132, du Pont de Charloi, près de Quillan, jusqu'auprès de Loustalnau, avec la route n° 137, et qui va joindre à Mont-Louis la route n° 136.

N° 139. De Carcassonne à Saint-Girons, route qui, un peu avant Saint-Girons, rencontre la route n° 137.

N° 140. De Rodez à Limoges par Uzerches, route qui s'embranche à Bezouls sur la route n° 106, et qui joint à Uzerches la route n° 23.

N° 141. De Rodez à Saint-Flour, route qui, comme la précédente, s'embranche à Bezouls sur la route n° 106.

N° 142. De Toulouse à Clermont par Aurillac, route qui s'embranche sur la route n° 106 à Gaillac, et va rejoindre, à Laqueille, la route n° 107. En avant de Villefranche, elle se confond avec la route n° 131, et à Aurillac avec la route n° 140.

N° 143. De Toulouse à Bordeaux par Castel-Sarrazin, route qui s'embranche à Grisolles sur la route n° 23, et rencontre la route n° 147 à Moissac.

N° 144. De Toulouse à Bayonne, route qui rencontre à Tartas la route n° 11.

N° 145. De Toulouse à Bagnères-de-Luchon, route qui s'embranche sur la route n° 23 entre Toulouse et Muret, et entre Saint-Martory et Montrejau se confond avec la route n° 137.

N° 146. De Montauban à Saint-Flour par Aurillac, route qui, à la Caussade, s'embranche sur la route n° 23, et en avant de Saint-Flour va joindre la route n° 141. En avant de Villefranche, elle se confond avec la route n° 131, et de Villefranche à Aurillac avec la route n° 142.

N° 147. De Montauban à Bordeaux, route qui, à Langon, rencontre la route n° 11.

N° 148. De Montauban à Auch, route qui s'embranche en sortant de Montauban sur la route n° 23, et en avant d'Auch va rejoindre la route n° 144.

N° 149. D'Auch en Espagne par Ancizan, route qui s'embranche à la sortie d'Auch sur la route n° 24.

N° 150. D'Auch au Port-Sainte-Marie, route qui, un peu au delà d'Auch, s'embranche sur la route n° 144.

N° 151. D'Agen à Bayonne, route qui rencontre la route n° 144 à Sarraute.

N° 152. De Bordeaux à Bayonne par les grandes routes, route qui rencontre à Saint-Vincent la route n° 11.

N° 153. De Bordeaux en Espagne par Saint-Jean-Pied-de-Port, route qui s'embranche à Mont-de-Marsan sur la route n° 11.

N° 154. De Bordeaux à Pau et en Espagne par Oléron, route qui s'embranche à Roquefort sur la route n° 11, et qui, en avant d'Aire, se confond avec la route n° 144.

N° 155. De Bordeaux à Bagnères-de-Bigorre, route qui s'embranche à Aire sur la route n° 154.

N° 156. De Bordeaux à Bergerac, route qui, un peu au delà de la Bastide, s'embranche sur la route n° 11.

N° 157. De Bordeaux à Saint-Malo par Rochefort, la Rochelle et Nantes, route qui s'embranche à Saint-André-de-Cubzac, sur la route n° 11, se confond, en avant de Rochefort, avec la route n° 12, et de la Rochelle à Usseau avec la route n° 25.

N° 158. De Bordeaux à Rouen, route qui s'embranche à Saintes sur la route n° 157, se confond, à partir d'en deçà Niort jusqu'à Saint-Maixent, avec la route n° 12, et avec la route n° 26 de la Flèche au Mans.

N° 159. De Périgueux à la Rochelle, route qui rencontre la route n° 157 un peu avant d'arriver à la Rochelle.

N° 160. D'Uzerches à Montargis, route qui s'embranche à la sortie d'Uzerches sur la route n° 23, et va joindre, près de Nogent-sur-Vernisson, la route n° 8.

N° 161. De Clermont à Saintes, route qui, à Bourganeuf, se confond avec la route n° 160, et à Angoulême avec la route n° 159.

N° 162. De Clermont à Poitiers, route qui s'embranche à Aubusson sur la route n° 161, et joint la route n° 167 en deçà de Labussière-la-Poitevine.

N° 163. De Clermont à Tours, route qui s'embranche à Riom sur la route n° 10, et joint avant d'arriver à Tours la route n° 11.

N° 164. De Clermont à Bourges, route qui s'embranche à Montluçon sur la route n° 163, et va joindre à Levet la route n° 160.

N° 165. De Limoges à Moulins, route qui, à la sortie de Guéret, s'embranche sur la route n° 162.

N° 166. De Limoges à Varennes (Allier), route qui s'embranche à Montmareau sur la route n° 165, et va rejoindre la route n° 3 un peu avant d'arriver à Varennes.

N° 167. De Limoges à Saumur.

N° 168. De Limoges à Nantes, route qui, un peu en deçà d'Estignac, s'embranche sur la route n° 161, et va joindre à Sainte-Hermine la route n° 157.

N° 169. De Fontenay (Napoléon-Vendée) aux Sables d'Olonne, route qui s'embranche sur la route n° 168 à la sortie de Fontenay.

N° 170. De Poitiers à Saintes, route qui s'embranche à Lusignan sur la route n° 12, et va joindre la route n° 159 en avant de Saint-Jean-d'Angely.

N° 171. De Poitiers à Avallon par Bourges, route qui s'embranche, à la sortie de Poitiers, sur la route n° 167, et va joindre, un peu au delà d'Avallon, la route n° 7. Entre Lotie et Châteauroux, elle se confond avec la route n° 23, et à Bourges avec la route n° 160.

N° 172. De Briare à Angers, sur la rive droite de la Loire, route qui s'embranche, à la sortie de Briare, sur la route n° 8.

N° 173. D'Orléans à Moulins par Bourges, route qui s'embranche à Bourges sur la route n° 94, et va joindre la route n° 8 un peu en avant de Moulins.

N° 174. D'Orléans à Rouen, route qui s'embranche à Artenay sur la route n° 23, et va joindre la route n° 35 au Pont-de-l'Arche. A la sortie de Chartres, elle se confond avec la route n° 11, et de Dreux à Nonancourt avec la route n° 13.

N° 175. D'Orléans à Saint-Malo par Alençon, route qui, un peu avant d'entrer à Saint-Malo, joint la route n° 157, et d'Alençon à Mayenne se confond avec la route n° 13.

N° 176. De Blois à Châteauroux.

N° 177. De Blois à Laval, route qui, en avant du Mans, se confond avec la route n° 26.

N° 178. De Tours à Caen, route qui se confond avec la route n° 158, du Mans à Seez.

N° 179. De Tours à Rennes par la Flèche, route qui s'embranche à la Roue sur la route n° 178, et joint à Laval la route n° 13. En avant de la Flèche, elle se confond avec la route n° 158.

N° 180. De Saumur aux Sables d'Olonne, route qui, à la sortie de Saumur, s'embranche sur la route n° 158.

N° 181. D'Angers aux Sables d'Olonne, route qui joint la route n° 180 près de Chollet, à Vuaillé.

N° 182. D'Angers à Caen, route qui, un peu en avant de Caen, joint la route n° 178. En avant de Laval, elle se confond avec la route n° 179, et de Laval à Mayenne avec la route n° 13.

N° 183. D'Angers à Rennes, route qui s'embranche sur la route n° 26, un peu au delà d'Angers.

N° 184. D'Angers à Brest par Redon, route qui s'embranche à la sortie d'Ancenis sur la route n° 26, et va joindre la route n° 13 à Landerneau. De Roc à Ploermel, elle se confond avec la route n° 186, et de Ploermel jusqu'à la sortie de Josselin avec la route n° 27.

N° 185. De Nantes à Audierne.

N° 186. De Vannes à Dinan.

N° 187. De Vannes à Lannion, route qui, à Napoléonville, se confond avec la route n° 184. De Guingamp à Saint-Antoine, elle se confond avec la route n° 3.

N° 188. De Lorient à Saint-Malo, route qui, à Baud, s'embranche sur la route n° 27.

N° 189. De Lorient à Roscof, route qui s'embranche avec la route n° 185 près de Hennebon.

N° 190. De Quimper à Lesneven et à la mer, de Granville à Carentan.

N° 191. De Granville à Bayeux, route qui s'embranche à Coutances sur la route n° 190, de Granville à Carentan.

N° 192. De Granville à Avranches.

N° 193. De Cherbourg à Vire et

N° 194 à Nantes, route qui, près de Carentan, s'embranche sur la route n° 14, et rejoint la route n° 197 un peu avant d'arriver à Vire.

N° 195. De Caen à Granville, route qui rencontre la route n° 193 un peu avant d'arriver à Granville.

N° 196. De Caen à Lamballe et à Brest, route qui s'embranche à Villedieu sur la route n° 195, et un peu en avant de Lamballe va joindre la route n° 13. En avant de Dol, elle se confond avec la route n° 175.

N° 197. De Caen à Redon par Rennes, route qui s'embranche un peu au delà de Maisoncelles sur la route n° 195. A la sortie de Rennes, elle se confond avec la route n° 157.

N° 198. De Caen aux Sables d'Olonne par Nantes, route qui s'embranche à Fougères sur la route n° 198, et va joindre à Lamotte-Achard la route n° 180.

N° 199. D'Honfleur à Alençon, route qui rencontre la route n° 158 à Gacé.

N° 200. D'Honfleur à Rouen, route qui rencontre à la Bouille la route n° 158.

N° 201. De Chartres à Bourg-la-Reine, route qui joint la route n° 23 à Berny.

N° 202. D'Amsterdam au Texel par Harlem. *Cette route et toutes les suivantes ont cessé d'appartenir au territoire français.*

N° 203. D'Amsterdam à Hambourg par Devinter et Munster.

N° 204. De Turin à Martinach et à Genève par le Grand-Bernard.

N° 205. De Turin à Crémone par Plaisance.

N° 206. De Turin à Savone.

N° 207. De Turin à Oneille.

N° 208. D'Asti à Coni.

N° 209. De Savone à Alexandrie.

N° 210. De Genève à Verceil.

N° 211. De Gênes à Milan par Pavie.

N° 212. De Gênes à Plaisance par Bobbio.

N° 213. De Sarzane à Parme par Mantoue.

N° 214. De la Spezzia à Porto Venere.

N° 215. De Livourne à Modène.

N° 216. De Livourne à Cortone par Sienne.

N° 217. De Livourne à Grossetto.

N° 218. De Livourne à Piombino et dans l'île d'Elbe.

N° 219. De Florence à Sarzane et ensuite à Parme par Pistoie et Lucques.

N° 220. De Florence à Modène par Pistoie.

N° 221. De Florence à Ancône ou de l'Adriatique.

N° 222. De Florence à Foligno.
N° 223. De Sienne à Civita-Vecchia par Grossetto.
N° 224. De Rome à Civita-Vecchia.
N° 225. De Rome à Fano et Venise.
N° 226. De Rome à Ancône.
N° 227. De Rome à Aquila par Rieti.
N° 228. De Rome à Subnola par Tivoli.
N° 229. De Rome à Naples par Ponte-Corvo.

Ce qu'on a pu dire pour les canaux, on peut le redire pour les routes. L'Empire décréta plus de travaux publics qu'il n'en exécuta et ce fut sous le gouvernement de la Restauration que la France, reposée de guerres épuisantes, appliqua les premières ressources d'un crédit qui lui manquait jusque-là pour se donner les solides conquêtes qu'un peuple est capable de rencontrer chez soi.

La même administration qui, en 1820, avait esquissé le plan d'une restauration générale et d'un développement systématique des voies navigables, publia en 1824 le programme des travaux qu'elle avait reconnus nécessaires pour doter le pays d'un réseau complet de routes excellentes. Les études faites en Angleterre depuis le retour de la paix, permettaient de recourir aux meilleurs procédés de construction et d'entretien. On fit alors le premier essai du système de l'ingénieur anglais Mac-Adam.

« Il est facile de concevoir, lit-on dans la statistique des Routes royales de 1824, que le bon état des routes apportera dans les frais d'entretien une diminution notable.

« Trois choses concourent à la dégradation des routes : le choc des roues, l'action de la pluie, celle de la gelée. L'effet de ces causes est nécessairement proportionnel à l'état des chaussées et des accotements. Si les routes sont dégradées, l'intensité du choc des roues s'accroît par l'accélération de vitesse qu'elles acquièrent en descendant du sommet des ondulations que présente la chaussée ou l'accotement. La pluie, au lieu d'être distribuée sur la surface entière de la route et de se rendre par des pentes régulières dans les fossés destinés à la recueillir, se réunit dans les ornières, y séjourne, humecte le sol et détruit sa consistance. Les flaches entretenant une humidité constante, les pierres calcaires dont sont composées la plupart des chaus-

sées sont plus profondément atteintes par l'action des grands froids et par le dégel qui succède à la gelée.

« Si les routes sont en bon état, ces effets ne se manifestent plus que très-faiblement : les roues des voitures tournent avec rapidité, sans choc et sans secousse ; les pentes étant dressées régulièrement, les eaux s'écoulent sans pénétrer dans le corps de la route, et les matériaux ne peuvent plus être attaqués qu'à leur surface extérieure. »

Conformément à ces principes de mécanique, l'administration fit construire une partie des voies qu'elle avait à refaire ou à créer sur les modèles en faveur de l'autre côté de la Manche [1].

[1] La condition première du système de Mac-Adam est d'éloigner les eaux des chaussées par la suppression des accotements et au moyen de leur remplacement par des trottoirs qui, s'égouttant facilement à raison de leur élévation et des rigoles qui les bordent et les traversent, ne permettent point aux eaux de séjourner, ni de les pénétrer, comme les accotements, en sorte que le terrain qu'ils recouvrent et qui épaule la chaussée est toujours sec et ferme.

La seconde est d'asseoir cette chaussée sur un sol légèrement bombé, bien sec et également résistant; pour cela, si le terrain est ferme et uniforme, on se borne à lui donner le profil convenable; si c'est un remblai, on le tasse également, en pilonnant avec soin, par couches peu épaisses, et on roule ensuite à plusieurs reprises; enfin, si le sol est léger, mobile ou marécageux, on étend un lit de petites fascines ou de petits fagots de bruyères, jointifs, pour maintenir la pierre et l'empêcher de s'enfoncer dans la terre.

Le troisième principe est de composer entièrement la chaussée de petites pierres dures angulaires, toutes à peu près égales.

Le mérite principal des chaussées exécutées de cette manière consiste en ce que la chaussée, composée entièrement de petites pierres, qui à raison de leurs angles multipliés, s'enchâssent les uns dans les autres, en se serrant par action de coin, forme une masse compacte, homogène, imperméable, douée d'une certaine élasticité et d'une dureté suffisante pour résister longtemps à l'action des roues.

Son imperméabilité qui résulte de la liaison des matériaux préserve le sol qui la supporte de la pénétration des eaux et lui conserve la fermeté et la résistance nécessaires pour s'opposer à l'enfoncement des pierres inférieures.

L'homogénéité des parties composantes de cette chaussée fait qu'elle s'use également sur tous les points, et que, même sans rechargements et usée sur une partie de son épaisseur, elle conserve ses qualités et est toujours également unie et uniformément résistante.

Enfin son élasticité qui est une de ses qualités les plus précieuses, permet aux matériaux de céder sans se briser sous la compression, dont l'effet se borne à faire pénétrer les pierres supérieures parmi celles qui sont au-dessous; elle a surtout l'avantage de répartir sur une grande surface et d'amortir insensiblement les effets de la pression des roues, et de prévenir la dépression et la formation des sillons que leur passage produit si facilement sur les chaussées qui manquent d'élasticité et de liaison. (A. R. Polonceau, *Observations sur les routes*, 1829, in-4°, page 37).

On estimait, en 1824, à 23 millions (22,873,559 fr.) la somme à dépenser annuellement pour conserver les routes royales en un bon état de viabilité, sans y opérer aucune amélioration.

On avait, croyait-on, 40 millions de frais à faire pour établir des ponts aux passages des cours d'eau où il n'y avait encore que des bacs pour lier les sections des routes, et quelquefois même que des gués. La partie des routes non ouverte encore, était longue de 1,458,316 mètres, devant coûter à exécuter 26,230,055 francs et ensuite une dépense annuelle de 760,563 fr. d'entretien. Le développement des routes ouvertes était de 32,077,061 mètres, dont 14,289,010 mètres seulement arrivés à l'état d'entretien convenable et ne devant dès lors coûter que 8,147,621 fr. par an ou 0 fr. 57 centimes par mètre. Il y avait 14,348,764 mètres à réparer, au prix de 66,808,322 fr., c'est-à-dire de 4 fr. 66 le mètre, et 3,439,287 mètres en terrassements à terminer en chaussées au prix de 44,276,530 francs, ou de 12 fr. 87 le mètre courant.

Les ponts à construire étaient évalués, comme on vient de le voir, à 40 millions (40,306,303). L'achèvement de ceux qui n'étaient que commencés devait coûter en outre 7,420,248 fr.; la réparation de ceux qui étaient en mauvais état, 8,610,691 fr. et il fallait compter sur une dépense annuelle de 646,856 fr. pour pourvoir à l'entretien des ponts qu'il n'y avait plus qu'à entretenir.

L'administration estimait enfin que pour achever, non pas seulement les ponts et les chaussées des voies dont le tracé existait alors, mais pour terminer tout à fait le grand réseau nécessaire et, en plusieurs endroits, refaire d'anciens travaux, il fallait dépenser environ 119 millions en frais de constructions ou de réparations équivalant à des constructions nouvelles. Une fois toutes ces entreprises menées à terme, il n'y aurait plus que 16 millions et demi (16,452,209 fr.) au lieu de 23 à dépenser annuellement en frais d'entretien ; et, en donnant ces indications, le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, M. Becquey, ajoutait cette réflexion si juste : « La différence entre les deux chiffres constitue un intérêt assez élevé du capital dont il faudrait faire l'avance, mais cet intérêt du fisc [1] est le moindre

[1] Il ne faut plus dire « le fisc » depuis 1789, lors que l'on veut parler du Trésor public. Le fisc, nous l'avons vu, était le trésor du prince quand le prince était le maître absolu de l'État.

des biens qu'il s'agirait de créer. Si l'on pouvait évaluer en argent tous les avantages que la société est appelée à retirer d'un système de communications amélioré et perfectionné, on verrait qu'un bien petit nombre d'années suffirait pour reproduire et faire rentrer dans les caisses du Trésor, par des voies indirectes, le capital consommé dans des travaux qui, eux-mêmes, d'ailleurs, deviendront un véritable bienfait public en occupant les bras de la classe indigente et en lui procurant des moyens d'existence. Il est inutile de s'étendre sur la démonstration d'une vérité si bien et si généralement sentie. »

Puisque nous avons fait entrer dans notre texte la nomenclature des routes décrétées en 1811, nous y introduisons celle des routes qui existaient réellement en 1824 et qui furent exactement mesurées.

LISTE DES ROUTES ROYALES EXISTANT EN 1824

AVEC L'INDICATION DE LEUR LONGUEUR TOTALE OU DE LA LONGUEUR DE LEURS PARTIES OUVERTES.

Première Classe.

N° 1 (ancien n° 1). De Paris à Calais, 268,523 mètres.

N° 2 (ancien n° 2). De Paris à Maubeuge et à Bruxelles, par Mons, 221,185 mètres.

N° 3 (ancien n° 4). De Paris à Metz et à Mayence, par Sarrebruck, 374,422 mètres.

N° 4 (ancien n° 5). De Paris à Strasbourg et en Allemagne, 314,341 mètres.

N° 5 (ancien n° 6). De Paris à Genève et en Italie, par le Simplon, 547,652 mètres.

N° 6 (ancien n° 7). De Paris à Chambéry et en Italie par le Mont-Cenis, 396,160 mètres.

N° 7 (ancien n° 8). De Paris à Antibes et en Italie, par Nice, 947,866 mètres.

N° 8 (ancien n° 9). De Paris à Marseille et à Toulon, 87,853 mètres.

N° 9 (ancien n° 10). De Paris à Perpignan et en Espagne, 597,788 mètres.

N° 10 (ancien n° 11). De Paris à Bayonne et en Espagne, 811,178 mètres.

N° 11 (ancien n° 12). De Paris à Rochefort, 125,652 mètres.

N° 12 (ancien n° 13). De Paris à Brest, 562,078 mètres.

N° 13 (ancien n° 14). De Paris à Cherbourg et au fort de Querqueville, 337,656 mètres.

Deuxieme Classe.

N° 14 (ancien n° 15). De Paris au Havre, 202,937 mètres.

N° 15 (ancien n° 16). De Paris à Dieppe, 132,364 mètres.
N° 16 (ancien n° 17). De Paris à Dunkerque, 256,467 mètres.
N° 17 (ancien n° 18). De Paris à Lille et à Ostende, 229,175 mètres.
N° 18 (ancien n° 21). De Paris à Longwy et à Luxembourg, 71,901 mètres.
N° 19 (ancien n° 22). De Paris à Bâle, 471,185 mètres.
N° 20 (ancien n° 23). De Paris à Toulouse et en Espagne, 855,110 mètres.
N° 21 (ancien n° 24). De Paris à Baréges et à Cauterets, 437,155 mètres.
N° 22 (ancien n° 25). De Paris à La Rochelle, 40,868 mètres.
N° 23 (ancien n° 26). De Paris à Nantes et à Paimbœuf, 350,135 mètres.
N° 24 (ancien n° 27). De Paris à Lorient, 142,320 mètres.

Troisième Classe.

N° 25 (ancien n° 28). Du Hâvre à Lille, 279,138 mètres.
N° 26 (ancien n° 29). De Rouen à Fécamp, 27,102 mètres.
N° 27 (ancien n° 30). De Rouen à Dieppe, 47,370 mètres.
N° 28 (ancien n° 31). De Rouen à Saint-Omer, 177,849 mètres.
N° 29 (ancien n° 32). De Rouen à Valenciennes et à Mons, 183,783 mètres.
N° 30 (ancien n° 33). De Rouen à la Capelle, 165,636 mètres.
N° 31 (ancien n° 34). De Rouen à Reims, 180,435 mètres.
N° 32 (ancien n° 37). De Paris à Saint-Quentin, 72,057 mètres.
N° 33 (ancien n° 38). De Paris à Châlons, par Champaubert, 94,170 mètres.
N° 34 (ancien n° 39). De Paris à Vitry-le-Français, par Sézanne, 136,359 mètres.
N° 35 (ancien n° 40). De Compiègne à Abbeville, 109,826 mètres.
N° 36 (ancien n° 42). De Soissons à Melun, 97,057 mètres.
N° 37 (ancien n° 43). De Château-Thierry à Béthune, 178,415 mètres.
N° 38 (ancien n° 41). De Noyon à La Fère, 27,676 mètres.
N° 39 (ancien n° 49). De Montreuil-sur-Mer à Mézières, 232,036 mètres.
N° 40 (ancien n° 62). De Paris à Dunkerque et à Menin, par Bruges et Ypres, 52,814 mètres.
N° 41 (ancien n° 54). De Saint-Pol à Lille et à Tournay, 73,473 mètres.
N° 42 (ancien n° 55). De Lille à Boulogne, 104,428 mètres.
N° 43 (ancien n° 50). De Bouchain à Calais, 142,649 mètres.
N° 44 (ancien n° 45). De Châlons à Cambray, 168,258 mètres.
N° 45 (ancien n° 48). De Marle à Valenciennes et à Tournay, 96,845 mètres.
N° 46 (ancien n° 46). De Marle à Verdun, 155,503 mètres.
N° 47 (ancien n° 47). De Vouziers à Longuyon, 63,837 mètres.
N° 48 (ancien n° 51). De Valenciennes à Condé et à Gand, 18,124 mètres.
N° 49 (ancien n° 52). De Valenciennes à Maubeuge et à Philippeville, 42,351 mètres.
N° 50 (ancien n° 53). De Douai à Arras, 24,322 mètres.

N° 51 (ancien n° 44). De Mézières à Orléans, 295,990 mètres (prolongée depuis à partir de Givet).
N° 52 (ancien n° 63). De Metz à Longwy, 42,257 mètres.
N° 53 (ancien n° 70). De Metz à Luxembourg, 45,178 mètres.
N° 54 (ancien n° 72). De Metz à Sarrelouis, 36,887 mètres.
N° 55 (ancien n° 75). De Metz à Strasbourg, par Château-Salins, 85,012 mètres.
N° 56 (numéro nouveau). De Metz à Strasbourg, par Saint-Avold, 14,069 mètres.
N° 57 (ancien n° 76). De Metz à Besançon, 252,652 mètres.
N° 58 (ancien n° 77). De Metz à Saint-Dizier, 51,648 mètres.
N° 59 (ancien n° 78). De Nancy à Schelestadt, 95,951 mètres.
N° 60 (ancien n° 79). De Nancy à Orléans, par Troyes, 266,124 mètres.
N° 61 (ancien n° 68). De Strasbourg à Sarrebruck, 58,516 mètres.
N° 62 (ancien n° 80). De Strasbourg à Deux-Ponts, par Bitche, 60,652 mètres.
N° 63 (ancien n° 81). De Strasbourg à Weissembourg et à Landau, 59,532 mètres
N° 64 (ancien n° 82). De Neufchâteau à Mézières, 199,810 mètres.
N° 65 (ancien n° 83). De Neufchâteau à Bonny-sur-Loire, 152,291 mètres.
N° 66 (ancien n° 84). De Bar-le-Duc à Bâle, 255,065 mètres.
N° 67 (ancien n° 85). De Saint-Dizier à Lausanne, par Pontarlier, 250,075 mètres.
N° 68 (ancien n° 86). De Bâle à Strasbourg et à Spire, par la rive gauche du Rhin, 180,290 mètres.
N° 69 (ancien n° 87). D'Huningue en Suisse, par Aschviller, 4,333 mètres.
N° 70 (ancien n° 88). D Avallon à Combeau-Fontaine, 161,176 mètres.
N° 71 (ancien n° 89). De Dijon à Troyes, 107,232 mètres.
N° 72 (ancien n° 90). De Dijon à Pontarlier, 59,571 mètres.
N° 73 (ancien n° 91). De Moulins à Bâle, par Besançon, 354,406 mètres.
N° 74 (ancien n° 92). De Châlon-sur-Saône à Sarreguemines et vers Deux-Ponts, 317,606 mètres.
N° 75 (ancien n° 93). De Châlon-sur-Saône à Grenoble, par Bourg, 168,146 mètres (prolongée depuis jusqu'à Sisteron).
N° 76 (ancien n° 94). De Nevers à Tours, par Bourges, 56,389 mètres.
N° 77 (ancien n° 95). De Nevers à Sedan et à Bouillon, 327,907 mètres.
N° 78 (ancien n° 96). De Nevers à Saint-Laurent, par Lons-le-Saulnier, 255,671 mètres.
N° 79 (ancien n° 97). De Nevers à Genève, par Mâcon et Nantua, 209,218 mètres.
N° 80 (ancien n° 98). De Mâcon à Châtillon-sur-Seine, 196,170 mètres.
N° 81 (ancien n° 99). De Roanne à Clermont, 38,383 mètres.
N° 82 (ancien n° 100). De Roanne au Rhône, 62,346 mètres.
N° 83 (ancien n° 101). De Lyon à Strasbourg, 381,973 mètres.

N° 84 (ancien n° 102). De Lyon à Genève, 107,927 mètres.
N° 85 (ancien n° 103). De Lyon à Antibes par Grenoble et Gap, 295,123 mètres.
N° 86 (ancien n° 104). De Lyon à Beaucaire par la rive droite du Rhône, 213,503 mètres.
N° 87 (ancien n° 105). De Lyon à Béziers, 120,100 mètres.
N° 88 (ancien n° 106). De Lyon à Toulouse par le Puy, 432,973 mètres.
N° 89 (ancien n° 107). De Lyon à Bordeaux, 524,775 mètres.
N° 90 (ancien n° 109). De Grenoble au Fort-Barreaux et à Chambéry, 41,956 mètres.
N° 91 (ancien n° 110). De Grenoble à Briançon, 97,514 mètres.
N° 92 (ancien n° 111). De Valence à Seyssel et à Genève, 136,736 mètres.
N° 93 (ancien n° 112). De Valence à Sisteron, 130,918 mètres.
N° 94 (ancien n° 113). De Pont-Saint-Esprit à Briançon et en Piémont, 231,293 mètres.
N° 95 (ancien n° 114). De Brignolles à Antibes, 13,823 mètres.
N° 96 (ancien n° 115). De Toulon à Sisteron, 132,142 mètres.
N° 97 (ancien n° 116). De Toulon à Antibes, 124,724 mètres.
N° 98 (ancien n° 117). De Toulon à Saint-Tropez, 45,009 mètres.
N° 99 (ancien n° 119). D'Aix à Montauban par Nîmes et Alby, 329,142 mètres.
N° 100 (ancien n° 120). D'Avignon à Montpellier, 20,023 mètres.
N° 101 (ancien n° 121). Du Pont-Saint-Esprit à Mende, 119,189 mètres.
N° 102 (ancien n° 122). De Viviers à Clermont par le Puy, 166,027 mètres.
N° 103 (ancien n° 123). De la Voulte au Puy, 88,073 mètres.
N° 104 (ancien n° 124). De la Voulte à Alais par Privas, 124,280 mètres.
N° 105 (ancien n° 105). Du Puy à Annonay et au Rhône, 55,396 mètres.
N° 106 (ancien n° 126). De Nîmes à Moulins par le Puy, 261,735 mètres.
N° 107 (ancien n° 127). De Nîmes à Saint-Flour, 179,595 mètres.
N° 108 (ancien n° 128). De Montpellier à Cette, 25,648 mètres.
N° 109 (ancien n° 129). De Montpellier à Lodève, 46,956 mètres.
N° 110 (ancien n° 130). De Montpellier au Puy, par Alais, 59,412 mètres.
N° 111 (ancien n° 131). De Milhau à Tonneins, par Cahors, 263,233 mètres.
N° 112 (ancien n° 132). D'Agde à Toulouse, par Castres, 199,562 mètres.
N° 113 (ancien n° 133). De Narbonne à Toulouse, 152,875 mètres.
N° 114 (ancien n° 134). De Perpignan à Port-Vendres, 29,144 mètres.
N° 115 (ancien n° 135). De Perpignan en Espagne, par Prats de Mollo, 39,736 mètres.
N° 116 (ancien n° 136). De Perpignan à Montlouis, et en Espagne par Puycerda, 97,026 mètres.
N° 117 (ancien n° 137). De Perpignan à Bayonne, 402,929 mètres.
N° 118 (ancien n° 138). D'Alby en Espagne, par Carcassonne et Montlouis, 132,379 mètres.

N° 119 (ancien n° 139). De Carcassonne à Saint-Girons, 118,091 mètres.
N° 120 (ancien n° 140). De Rhodez à Limoges, par Aurillac, 133,196 mètres.
N° 121 (ancien n° 141). De Rhodez à Saint-Flour, 96,644 mètres.
N° 122 (ancien n° 142). De Toulouse à Clermont, par Aurillac, 271,818 mètres.
N° 123 (ancien n° 143). De Bordeaux à Toulouse, par Castel-Sarrazin, 36,206 mètres.
N° 124 (ancien n° 144). De Toulouse à Bayonne, 200,877 mètres.
N° 125 (ancien n° 145). De Toulouse à Bagnères de Luchon et en Espagne, 94,661 mètres.
N° 126 (ancien n° 146). De Montauban à Saint-Flour et à Aurillac, 121,608 mètres.
N° 127 (ancien n° 147). De Montauban à Bordeaux, par la rive droite de la Garonne, 170,499 mètres.
N° 128 (ancien n° 148). De Montauban à Auch, 74,661 mètres.
N° 129 (ancien n° 149). D'Auch en Espagne, par Ancizan, 197,883 mètres.
N° 130 (ancien n° 150). D'Auch au Port Sainte-Marie, 76,342 mètres.
N° 131 (ancien n° 151). D'Agen à Bayonne, 73,481 mètres..
N° 132 (ancien n° 152). De Bordeaux à Bayonne, par les grandes Landes, 147,896 mètres.
N° 133 (ancien n° 153). De Bordeaux en Espagne, par Saint-Jean-Pied-de-Port, 123,375 mètres.
N° 134 (ancien n° 154). De Bordeaux à Pau, et en Espagne par Oleron, 169,514 mètres.
N° 135 (ancien n° 155). De Bordeaux à Bagnères de Bigorre par Tarbes, 86,186 mètres.
N° 136 (ancien n° 156). De Bordeaux à Bergerac, 83,303 mètres.
N° 137 (ancien n° 157). De Bordeaux à Saint-Malo, par Rochefort, La Rochelle et Nantes, 474,704 mètres.
N° 138 (ancien n° 158). De Bordeaux à Rouen, par Niort, Saumur et Alençon, 417,174 mètres.
N° 139 (ancien n° 159). De Périgueux à La Rochelle, 196,491 mètres.
N° 140 (ancien n° 160). D'Uzerche à Montargis, 267,956 mètres (plus tard prolongée depuis Figeac).
N° 141 (ancien n° 161). De Clermont à Saintes par Limoges, 335,505 mètres.
N° 142 (ancien n° 162). De Clermont à Poitiers, 57,727 mètres.
N° 143 (ancien n° 163). De Clermont à Tours par Châteauroux, 259,687 mètres.
N° 144 (ancien n° 164). De Clermont à Bourges, 72,691 mètres.
N° 145 (ancien n° 165). De Limoges à Moulins, 137,942 mètres.
N° 146 (ancien n° 166). De Limoges à Varennes, 31,869 mètres.

N° 147 (ancien n° 167). De Limoges à Saumur, 203,252 mètres.
N° 148 (ancien n° 168). De Limoges à Nantes, 116,196 mètres.
N° 149 (ancien n° 169). De Fontenay aux Sables d'Olonne, 73,794 mètres.
N° 150 (ancien n° 170). De Poitiers à Saintes, 74,740 mètres.
N° 151 (ancien n° 171). De Poitiers à Avallon par Bourges, 286,933 mètres.
N° 152 (ancien n° 172). De Briare à Angers par la rive droite de la Loire, 303,558 mètres.
N° 153 (ancien n° 173). D'Orléans à Moulins par Bourges, 22,617 mètres.
N° 154 (ancien n° 174). D'Orléans à Rouen, 117,138 mètres.
N° 155 (ancien n° 175). D'Orléans à Saint-Malo par Alençon, 267,713 mètres.
N° 156 (ancien n° 176). De Blois à Châteauroux, 83,759 mètres.
N° 157 (ancien n° 177). De Blois à Laval, 156,925 mètres.
N° 158 (ancien n° 178). De Tours à Caen, 155,426 mètres.
N° 159 (ancien n° 179). De Tours à Rennes par la Flèche, 118,302 mètres.
N° 160 (ancien n° 180). De Saumur aux Sables d'Olonne, 161,957 mètres.
N° 161 (ancien n° 181). D'Angers aux Sables d'Olonne, 49,067 mètres.
N° 162 (ancien n° 182). D'Angers à Caen, 777,630 mètres.
N° 163 (ancien n° 183). D'Angers à Rennes, 116,985 mètres.
N° 164 (ancien n° 184). D'Angers à Brest, par Redon, 269,042 mètres.
N° 165 (ancien n° 185). De Nantes à Audierne avec embranchement sur Douarnenez, 269,446 mètres.
N° 166 (ancien n° 186). De Vannes à Dinan, 124,007 mètres.
N° 167 (ancien n° 187). De Vannes à Lannion, 135,659 mètres.
N° 168 (ancien n° 188). De Quiberon à Saint Malo, par Pontivy, 181,693 mètres.
N° 169 (ancien n° 189). De Lorient à Saint-Pol et à Roscoff, 127,311 mètres.
N° 170 (ancien n° 190). De Quimper à Lesneven et à la mer près Plounéour, 89,078 mètres.
N° 171 (ancien n° 191). De Granville à Carentan, 60,813 mètres.
N° 172 (ancien n° 192). De Granville à Bayeux, 62,640 mètres.
N° 173 (ancien n° 193). De Granville à Avranches, 24,273 mètres.
N° 174 (ancien n° 194). De Cherbourg à Vire et à Nantes, 60,043 mètres.
N° 175 (ancien n° 195). De Caen à Granville, 82,361 mètres.
N° 176 (ancien n° 196). De Caen à Lamballe et à Brest, 122,526 mètres.
N° 177 (ancien n° 197). De Caen à Redon, par Rennes, 199,659 mètres.
N° 178 (ancien n° 198). De Caen aux Sables d'Olonne, par Nantes, 201,215 mètres.
N° 179 (ancien n° 199). D'Honfleur à Alençon, 79,947 mètres.
N° 180 (ancien n° 200). D'Honfleur à Rouen, 57,456 mètres.
N° 181 (ancien n° 36). D'Évreux à Breteuil, par Beauvais, 106,862 mètres.

N° 182 (ancien n° 35). De Mantes à Rouen, 62,109 mètres.
N° 183 (route nouvelle). De Magny à Chartres par Maintenon, 76,379 mètres.
N° 184 (id.). De Versailles à Pontoise, 29,400 mètres.
N° 185 (id.). De Versailles à Saint-Cloud, par Ville-d'Avray, 8,984 mètres.
N° 186 (id.). De Versailles à Choisy, 30,117 mètres.
N° 187 (id.). De Sèvres à Neuilly, rive gauche de la Seine, 3,927 mètres.
N° 188 (id.). De Paris à Chartres, par Orsay, 71,391 mètres.
N° 189 (id.). De Paris à Versailles, par Vaugirard, 7,874 mètres.
N° 190 (id.). De Paris à Mantes, par Chatou, 37,184 mètres.
N° 191 (id.). De Corbeil à Mantes, 90,603 mètres.
— D'Ajaccio à Bastia, par Corte, 149,600 mètres.
— De Bastia à Saint-Florent, 17,600 mètres.
— Route du golfe de Sagone à la forêt d'Aïtone, 37,300 mètres.

Total général, en 1824, des longueurs des routes royales, 32,077,061 mètres, dont, à l'état d'entretien, 2,760,426 mètres en pavé, et 11,528,584 mètres en empierrement; à réparer, 1,071,565 mètres en pavé, et 13,277,199 mètres en empierrement; et à terminer, 197,687 mètres en pavé, et 3,241,600 mètres en empierrement.

Ce que l'administration demandait en 1824 pour poursuivre sa tâche, elle l'a obtenu en partie. En 1837, sous le ministère présidé par M. Molé, elle fit dresser une nouvelle statistique des routes qui, mise sous les yeux des chambres, détermina le vote d'une allocation spéciale de 84 millions[1].

Le 1er janvier 1837, il y avait 202 routes royales, savoir : 197 numérotées de 1 à 197 et 5 numérotées 5 bis, 14 bis, 134 bis, 138 bis et 151 bis[2]. Leur longueur était de 34,511,876 mètres dont à l'état d'entretien, 3,134,343 en pavé, coûtant 2,569,707 fr. 21,582,813 mètres en empierrement coûtant 11,062,918 fr. ; à réparer, 746,661 mètres en pavé, devant coûter 17,123,332 fr., et 5,105,617 mèt. en empierrement devant coûter 38,517,378 fr.; et, à l'état de lacune, 175,136 mètres en pavé devant coûter 7,733,253 fr., avec 3,767,306 mètres en empierrement devant coûter 71,391,448 fr.

[1] Somme dépensée, de 1836 à 1844. La loi du 30 juin 1845 a ouvert un nouveau crédit de 77,500,000 fr.

[2] Ces cinq routes sont celles de Brie à Fossard, de Gisors à Ecouis, de Pau aux Eaux-Bonnes, du Mans à Mortagne et d'Angoulême à Nevers. La route n° 192 est celle de Besons à Pontoise; les routes 193, 194, 195, 196 et 197 sont les trois anciennes routes de Corse non numérotées, et deux autres du même département.

Le dernier relevé qui ait embrassé l'état des routes construites et les compléments à leur donner, est celui dont les résultats ont été indiqués par M. Rouher, dans son important rapport de 1860, sur le service général des travaux publics.

Les routes impériales avaient une longueur totale de 36,150 kilomètres, mais, dans les contrées montagneuses ou dans la zone frontière, sur le territoire de 18 départements, il y avait 360 kilomètres de lacunes à combler, notamment pour opérer la jonction complète des voies de communication entre la France et l'Espagne et la France et l'Italie. On ne pouvait pas non plus évaluer à moins de 1,200 kilomètres la longueur des routes qui, construites anciennement, présentaient un tracé défectueux et surtout des pentes d'une raideur excessive [1].

L'annexion de la Savoie et du comité de Nice accrut en cette même année 1860, le nombre des routes royales et ajouta surtout des travaux considérables à ceux dont le rapport du ministre constatait l'urgence.

A la fin de l'année 1863, le nombre des routes impériales classées était de 230, y compris les routes de la Corse et des départements annexés. Leur longueur totale était de 38,262 kilomètres, dont 37,352 à l'état d'entretien, et 910 en lacunes, situées surtout dans les départements annexés, les pays de montagnes et les départements frontières.

On a dépensé, en 1863, 4,100,000 fr. pour combler ces lacunes, savoir : 2,810,000 fr., représentant le prix de construction de 90 kilomètres environ, pour les travaux exécutés sur 310 kilomètres de routes, non compris celles de la Corse qui ont un chapitre spécial au budget ; un million pour un sixième de la part prise par l'État à l'ouverture de la rue impériale dans Marseille, et 290,000 fr. pour les routes thermales des Pyrénées qui présentent un développement de 159 kilomètres. L'achèvement des travaux commencés devait coûter 10 millions et il y avait 20 millions à dépenser pour la construction de 390 kilomètres de routes non encore commencées.

[1] En 1860, l'estimation de la somme à dépenser pour le service extraordinaire des routes montait au chiffre de 60,000,000 de francs. Le crédit annuel étant de 5,900,000 fr., et un crédit spécial de 5,000,000 par an, pris sur le reliquat de l'emprunt de la guerre d'Italie, étant affecté pour trois ans à ces travaux, au bout de ces trois années on avait dû effectuer plus de la moitié de l'ouvrage, puisqu'une somme de 32,700,000 fr. avait été dépensée.

La rectification des routes sur les points de leur parcours où les pentes sont trop rapides a souvent autant d'utilité que leur achèvement. En 1863, une somme de 4,140,000 fr. a été affectée au redressement de 332 kilomètres répartis entre 66 entreprises qui demandaient pour s'achever 7,100,000 fr. Il y avait de plus 16 millions à dépenser pour l'exécution des projets décrétés qui n'avaient pas été mis à exécution[1].

La statistique de 1824 n'énumère que 194 routes : 191 avec un numéro d'ordre et 3 qui ne portaient pas de numéro. Il y a donc 36 routes royales classées durant les quarante dernières années, sans compter les prolongements des routes anciennes équivalant quelquefois à la création de routes nouvelles.

La loi du 26 mai 1836 a classé sous le n° 15 bis la route de Paris au Tréport, par Aumale, Sénarpont, Gamaches et Eu, embranchée sur la route n° 1 de Paris à Calais.

La même loi a classé, en Corse, sous les numéros 193, 194, 195, 196 et 197 les routes d'Ajaccio à Bastia, de Bastia à Saint-Florent, de Sagone à la forêt d'Aïtone, d'Ajaccio à Bonifacio par Sartène, et de Calvi à Corte par Ponte-Alla-Leccia. Les trois premières de ces routes figurent sans numéros sur la liste de 1824.

La loi du 26 juillet 1839 a classé sous le n° 198 la route de Bastia à Bonifacio s'embranchant au pont de Golo sur la route n° 193 ; et, sous le numéro 195, la route occidentale d'Ajaccio à Bastia s'embranchant sur la route n° 193, et, de Calvi à Corte, empruntant la route n° 197. (En tout 1,080 k. pour la Corse).

Le décret du 25 novembre 1858 a classé sous le n° 57 bis la partie du chemin de grande communication n° 37, comprise entre Plombières et Aillevillers (Haute-Saône)[2].

[1] En 1864 on a dépensé : 2,840,000 fr. pour combler des lacunes. L'achèvement de 280 kilomètres exige encore 12 millions et il reste 23 millions à dépenser pour en construire 480. Dans la même année on a commencé la rectification de 258 kilomètres de routes rapides au prix de 2,860,000 fr. Il faudra 6,112,000 fr. pour achever les entreprises et 17,490,000 fr. pour le travail de 572 autres kilomètres.

[2] Nous avons déjà, sauf le n° 198, indiqué les routes de la Corse parmi celles qui figurent au tableau de 1837. La route 15 *bis* n'y figurait pas encore. Il y a encore à compter parmi les routes classées de 1836 à 1850 : le n° 6 *bis*, d'Auxerre à Avallon, le n° 8 *bis*, de Marseille en Italie, le n° 10 *bis*, de Paris à Bordeaux, par la Charente-Inférieure, le n° 21 *bis*, de Paris à Granville, le n° 53 *bis*, de Metz à Luxembourg, le n° 67 *bis*, nouvelle route de Saint-Dizier à Lausanne, le n° 77 *bis*, de Nevers à Dijon, le n° 83 *bis*, de Châlons à Strasbourg, le n° 164 *bis*, de Rennes à Brest, le n° 199 et le n° 200.

Le décret du 18 août 1860 a classé sous le n° 201 la route de Chambéry à Genève, par Annecy, sous le n° 202, la route de Grenoble à Thonon, par Albertville et Sallanches; sous le n° 203, la route d'Annecy à Thonon, par Bonneville; sous le n° 204, la route de Nice à Turin, par le col de Tende; sous le n° 205, la route de Nice à Barcelonnette, par les vallées du Var et de la Tinée.

Le décret du 31 août de la même année a classé sous le n° 206, la route de Collonges (Ain) à Annemasse (Haute-Savoie), par Saint-Julien et le pont d'Etrembière. Ces six dernières routes ont été classées sur le territoire que la France a heureusement recouvré en 1860 sur la frontière des Alpes [1].

Le décret du 28 août 1862 a classé sous le n° 196 bis la route de Sartène à Corte, par Loreto et Zerabia. (Le même décret classe un prolongement de la route n° 197 de Calvi à Corte, devenue route de Corte à Aléria, et un prolongement de la route n° 198, devenue route impériale de Saint-Florent à Bonifacio [2]).

La loi du 27 juin 1833 avait, pour pacifier la Vendée et y rendre plus rapide la circulation des idées de notre temps, établi des routes qui devaient porter le titre de routes stratégiques, et qui n'étaient ni royales, ni départementales, ni communales. Ces routes étaient régies comme des travaux militaires et entretenues par l'État pour les deux tiers de la dépense et pour l'autre tiers par les départements qu'elles traversaient. Avec le temps elles ont cessé d'être un instrument de politique et ont pu être assimilées aux autres routes. Le décret du 10 juillet 1862 a incorporé aux routes impériales 947 des 1,462 kilomètres de leur développement et joint le reste aux routes départementales [3].

[1] Le décret du 18 août, en classant cinq routes nouvelles, classait de plus la route de Genève au Simplon comme prolongement de la route n° 5; la route de Pont-de-Beauvoisin à Chambéry, comme prolongement de la route n° 6; la route du pont du Var à Nice et à Menton, comme prolongement de la route n° 7, et la route du pont de Chamousset à Aoste, comme prolongement de la route n° 90.

[2] La loi du 26 juillet 1839 et les décrets du 3 mai 1854, du 16 juin 1856, du 28 août 1862, ont ajouté aux 415 kilomètres de routes impériales classées dans ce département par la loi du 25 mai 1836, cinq routes d'une longueur de 665 kilomètres dont la construction devait coûter 14,100,000 fr. A la fin de 1862 on avait dépensé 7,375,000 fr.; on en a dépensé 18,000,000 en 1863 et en 1864; il restait le 1er janvier 1865, 5,300,000 fr., à dépenser encore. Déjà 860 sur les 1,080 kilomètres des routes de Corse avaient été livrés à la circulation.

[3] Ces routes étaient au nombre de trente-huit.

En vertu de ce décret, les routes nº 1, 2, 11, 13, 14, 22, 24, 25 et 27 en totalité, et les routes nº 6, 10, 12 et 15 en partie sont devenues :

Nº 23 bis. D'Alençon à Nantes, par Prez-en-Pail, Baïs, Château-Gontier, Segré, Candé et Ancenis.
Nº 137 bis. De Napoléon-Vendée à Nantes, par Rocheservière.
Nº 138 ter. De La Rochelle à Saumur, par Fontenay, Bressuire et Thouars.
Nº 148 bis. De Poitiers à Nantes, par Parthenay, Bressuire et Clisson [1].
Nº 149 bis. De Poitiers à Napoléon-Vendée, par Parthenay et Chantonnay.
Nº 159 bis. De la Flèche à Rennes, par Châteauneuf, Château-Gontier et Craon.
Nº 160 bis. De Saumur à Napoléon-Vendée, par Bressuire et Chantonnay.
Nº 161 bis. De Segré à Cholet, par Chalonnes et Chemillé.
Nº 162 bis. De la Flèche à Mayenne, par Sablé et Montsurs.
Nº 163 bis. D'Angers à Rennes, par Segré, Craon et la Guerche.
Nº 178 bis. De Laval à Nantes, par Craon, Pouancé et Ancenis.

Nous pensons qu'il faut considérer comme des routes intermédiaires entre les routes impériales et les routes départementales, celles qui sous le nom de routes thermales ont été classées par le décret du 8 mai 1860 :

1º De Bagnères de Bigorre (Hautes-Pyrénées), à Bagnères de Luchon (Haute-Garonne).
2º De Bagnères de Bigorre à Barèges (Hautes-Pyrénées), par ou près l'établissement thermal de Bagnet et la cascade de Garet.
3º D'Argelez (Hautes-Pyrénées) aux Eaux-Bonnes (Basses-Pyrénées), par ou près les villages de Marsons et d'Arrens, et la chapelle de Puy-Laün.
4º De la vallée d'Ossan à celle d'Aspe ou d'Arudy à Escot (Basses-Pyrénées).

Les travaux doivent être exécutés à forfait par les départements intéressés, moyennant une somme à fournir par le Trésor [2].

Outre l'avantage de mettre tous les grands bains des Pyrénées en communication directe des uns aux autres, ces lignes offriront celui de favoriser l'exploitation des forêts, des mines,

[1] La route 148 bis s'étend sur le département de la Vienne où il n'existe pas de routes stratégiques, et comprend l'ancienne route départementale nº 2 de ce département, de Poitiers à Nantes.

[2] Somme qui ne dépassera pas 1,500,000 francs, savoir : 770,000 pour les Hautes-Pyrénées, 630,000 pour les Basses-Pyrénées, et 100,000 pour la Haute-Garonne.

des carrières de marbre et des ardoisières qu'elles mettent à découvert. Elle ne sont pas non plus sans valeur pour la défense territoire. Rien, d'ailleurs, n'égalera leur beauté sur un parcours d'environ 440 kilomètres parallèle aux glaciers et aux pics de la frontière pyrénéenne, mais le pittoresque n'est pas l'un des éléments de la fortune publique et nous n'avons pas à en parler.

D'autres routes que les routes thermales peuvent être placées parmi celles qui, n'étant ni absolument départementales ni absolument communales, se rattachent aux routes impériales par leur institution. Ainsi les routes forestières ordonnées en Corse pour que l'État puisse exploiter les bois magnifiques qui y abondent et les routes agricoles de la Dombes, de la Sologne, des Landes, de la Double (Dordogne), qui, exécutées aux frais de l'État ou en vertu de conventions de l'État, doivent vivifier des contrées trop longtemps délaissées.

Les routes forestières de la Corse ont été commencées conformément aux prescriptions de la loi du 25 mai 1836, mais elles n'ont réellement été construites que lorsque fut rendu le décret du 28 mars 1852. Ce réseau particulier se compose de 13 routes, longues de 558 kilomètres. La dépense a été estimée à 8 millions. Au commencement de 1865, il y avait 494 kilomètres de terminés et la dépense à faire n'était plus que de 2,824,000 fr.

Ce n'est pas en Corse seulement que l'on a jugé utile d'ouvrir des routes forestières. La loi du 28 juillet 1860 a affecté 5 millions à dépenser en cinq ans, délai que la loi du 13 mai 1863 a prorogé de cinq autres années, avec une dotation nouvelle, pour en construire au travers de tous les massifs de nos grands bois qui étaient comme inaccessibles aux travaux de la silviculture. En Corse, il est vrai, ces routes rendent d'autres services que celui de faciliter l'exploitation des bois et s'y rapprochent davantage des routes impériales. Sur l'ancien territoire français, elles sont comprises parmi les routes départementales ou communales[1].

L'utilité des routes agricoles est au moins égale.

Les routes de la Sologne classées par le décret du 15 octobre

[1] Sur les fonds particulièrement affectés à ces routes, l'administration accorde des subventions aux routes départementales et aux chemins vicinaux que les départements et les communes y rattachent.

1861, forment ensemble une longueur de 522 kilomètres. Au commencement de 1864, il y avait 276 kilomètres d'entrepris et plusieurs sections étaient achevées.

La longueur des routes de la Dombes doit être de 242 kilomètres ; celle des routes de la Brenne (Indre, Cher), de 223.

Dans les Landes, sur les 458 kilomètres de routes classées que la compagnie du Midi s'est chargée d'exécuter aux termes de la convention approuvée par la loi du 11 juin 1859, il y avait 432 kilomètres achevés au commencement de 1864. L'État est chargé de leur entretien pour cinq ans.

Dans les petites Landes du Lot-et-Garonne, on a classé 34 k. de routes agricoles dont l'exécution a été commencée en 1862.

Ces routes sont départementales ou destinées à le devenir, mais nous avons dit pourquoi nous les mentionnions à la suite des routes impériales et avant les routes départementales ordinaires.

Le réseau principal des voies de communication décrit dans son ensemble et avec des détails qui montrent en partie ce qu'elles ont coûté à établir [1], il faut compléter les indications relatives à cette partie si utile du domaine public.

Les rues qui, dans les villes, sont le prolongement des routes royales, font partie du domaine public de l'État ; les rues qui continuent les routes départementales, font partie du domaine public du département. Toutes les autres rues font partie du domaine public municipal.

Le rôle de ville capitale de l'État que Paris joue en France a fait placer toutes ses rues dans la dépendance de la grande voirie. L'État seul devrait donc en avoir la charge, mais depuis 1826, la Ville y contribue [2] et l'on n'a pas à s'en étonner, car les habitants sont intéressés à un autre titre, mais autant que l'État, à la bonne administration de ces voies publiques [3].

[1] Les routes impériales représentent, non compris l'entretien, la dépense d'un milliard en frais d'établissement.

[2] La Ville est chargée notamment de tous les frais relatifs à la petite voirie, comme le service des égouts, le balayage, l'arrosage, les plantations, et elle a sa part des frais d'établissement des chaussées.

[3] L'administration de la voirie parisienne dépend à la fois du préfet départemental de la Seine et du préfet de police. Le décret du 10 octobre 1859 a déterminé plus nettement que par le passé quelles sont leurs attributions. Le préfet de la Seine est grand voyer et le préfet de police, petit voyer.

Des lois et des décrets, rendus principalement depuis le nouvel empire, ont étendu dans un large cercle l'action que le domaine public, en matière de voirie, peut exercer à Paris sur les propriétés privées.

La loi du 28 mai 1858 a rattaché au budget des routes impériales, les subventions que l'État s'est engagé à payer à la ville de Paris pour les grands travaux de viabilité. Le boulevard Saint-Michel y figure pour 12 millions et demi; les abords du Théâtre-Français, du Louvre et de la Sorbonne, pour 11 millions et demi. Toutes les entreprises approuvées par la loi de 1858, et dans lesquels l'État s'est engagé pour 50 millions, comprennent une étendue de 25,610 m. de voies nouvelles, devant coûter 180 millions. Outre les travaux que nous avons cités, elles se composent, pour la partie principale, des boulevards du Prince-Eugène, de Magenta, de Malesherbes, de Beaujon, du prolongement de boulevard de Latour-Maubourg, de l'isolement du Luxembourg et de l'achèvement de la place de l'Étoile.

L'État avait encore à payer, le 1er janvier 1865, une somme de 24,016,666 fr. pour solde des subventions déterminées et une somme éventuelle de 11,500,000 fr. pour celles qui n'étaient pas liquidées, contingent de plus de 35 millions et demi.

Jusqu'au moment où a été fondé le second empire, les grands travaux publics, et par conséquent les routes, ne pouvaient être entrepris qu'en vertu d'une loi. Le sénatus-consulte du 2 décembre 1852, a donné au chef de l'État le droit d'ordonner par décret l'établissement des routes. La loi n'est nécessaire que pour l'allocation des crédits que demande cet établissement.

La largeur réglementaire des routes de première classe à ouvrir est de 14 mètres ; celle des routes de seconde classe, de 12 mètres; celle des routes de troisième classe, de 10 mètres. Ces dimensions peuvent être augmentées ou restreintes, suivant les besoins des localités, mais sans excéder 20 mètres aux abords des grandes villes[1].

La création d'une grande route impose aux riverains des

[1] Il n'y a que 10,940 kilomètres de routes impériales d'une largeur de plus de 12 mètres; la superficie retranchable est de 4,300 hectares. L'administration en réserve 730 à conserver, surtout aux portes de Paris et 1,480 occupés par des plantations qui appartiennent à l'État. Restent 2,090 hectares qu'il est possible d'aliéner, moins pour procurer de l'argent au Trésor qui aurait des frais à supporter pour raccorder les routes que pour donner du terrain à la culture.

obligations établies dans l'intérêt de la conservation de cette route et de la sécurité des voyageurs.

Ces obligations sont très-nombreuses dans les parties des routes qui sont des rues de villes ; en campagne, les principales consistent dans le défrichement, l' « essartement » des bois sur chaque côté de la voie, jusqu'à une distance de 60 m. au besoin et dans la plantation d'arbres, soit sur le sol de la route, si elle est large, soit sur le fonds du propriétaire. Les arbres des routes que les riverains ne justifient pas avoir plantés eux-mêmes, appartiennent à l'État.

Ces arbres si utiles qui embellissent les paysages, donnent de l'ombre, assainissent l'air, indiquent la direction des routes, soit qu'on les cherche à l'horizon, soit que sur leur pavé même la neige trompe le pied du voyageur, augmentent la masse des bois de la communauté en espèces précieuses pour les constructions, pour le charronnage, pour les services militaires; mais, exploités par l'État ou laissés aux riverains, ce ne sont que des produits éventuels du domaine public ; ils n'y sont pas incorporés [1].

Est-ce aux routes, est-ce aux cours d'eau qu'il convient de joindre les ponts. Au fond, cela importe peu, mais il semble plus rationnel de n'y voir qu'une forme particulière des routes. Cependant on n'admet pas en France, depuis le commencement de ce siècle, qu'il y ait des péages sur les routes et il y a des péages sur un certain nombre de ponts, ce qui les place dans le même genre de domaine que les canaux. De plus, il n'a point été fait de concession de routes à des particuliers, qui les auraient construites et se seraient payés sur le produit de péages, tandis que les ponts à péages ont été bâtis presque tous de cette manière. Nous sentons cette différence, mais sans la trouver telle qu'elle s'oppose à ce qu'un pont soit considéré comme une partie de route.

Il y avait, en 1836, 990 ponts sur les routes royales et 673 sur

[1] Parmi les servitudes imposées, non plus au sol avoisinant les routes, et aux propriétaires, mais à tous les voyageurs qui ont à parcourir les routes autrement qu'à pied ou dans leur propre voiture et avec leurs chevaux, ou dans la voiture et avec les chevaux d'une entreprise autorisée, il faudrait citer l'obligation d'employer les chevaux des maîtres de poste.

Le monopole de la poste aux chevaux dont les chemins de fer ont fort diminué l'importance, est d'une légitimité très-contestable. On n'y a pas eu recours dans de grands pays voisins du nôtre pour assurer le service des routes.

les routes départementales, qui présentaient une largeur de plus de 20 mètres entre les culées. Sur ce nombre, 1189 étaient en pierres, 296, partie en pierres, partie en bois, 93 en bois et 85 en fer.

Le nombre des ponts quelconques, non compris les ponceaux, sur les routes impériales et départementales était de 7,197 en 1854. Il y avait 1,044 ponts de plus de 20 mètres sur les routes impériales et 854 sur les routes départementales.

Au commencement de 1865, les grands ouvrages en exécution sont au nombre de dix-huit. Les plus importants sont le nouveau pont de Bercy à Paris, le pont de Charenton sur la Marne, le pont du Var, accolé au viaduc du chemin de fer de Toulon à Nice, le pont d'Albi, sur le Tarn, les ponts de Grenoble et de La Ferté-sous-Jouarre, sur la Marne L'ensemble de ces travaux est présumé devoir coûter 9,592,000 fr. La dépense faite, en 1863 et 1864, a été de 6,735,000 fr. Resterait à pourvoir à l'exécution de 7 ponts d'une importance secondaire dont la reconstruction a été décrétée.

Les péages des ponts sont fort gênants et très-impopulaires, quoi qu'on puisse dire pour expliquer qu'ils existent. Aussi a-t-on souvent demandé leur rachat. La ville de Paris a pris à son compte, depuis 1848, la dette que le public avait encore à acquitter pour désintéresser les compagnies des ponts situés dans son enceinte. L'État a lui-même racheté d'autres ponts, en donnant d'abord satisfaction aux populations des grandes villes. Les ponts du Rhône à Lyon ont été rachetés en 1860 par la ville de Lyon et par l'État qui s'est engagé pour la somme de 5,100,000 fr. Dans la même année a été opéré le rachat du pont suspendu de la Balme sur le Rhône, entre le département de l'Ain et la Savoie. La dépense n'a été que de 129,550 francs. En 1862, la loi du 6 juillet a déclaré d'utilité publique le rachat du pont de Bordeaux, de façon à ce qu'une fois le prix fixé par la commission d'arbitrage, l'État se libère en dix annuités, comprenant l'intérêt à 5 %, sauf versement au Trésor de 2,000,585 fr. des fonds de concours qui lui ont été offerts.

Une autre loi du même jour a décidé le rachat du pont de Vichy au prix de 853,660 fr. 33 c. en 10 annuités de 110,552 fr. 22 c. avec facilité de payer par anticipation, en déduisant 5 % d'intérêt. Enfin dans la session de 1864, le Corps législatif a voté le rachat du pont de Port-Jouet dans les Deux-Sèvres.

Nous ne disons rien des bacs ou passages d'eau que l'État établit ou concède. Leur nombre est cependant encore de près de 1,500. Ils sont principalement régis par la loi du 6 frimaire an VII, et adjugés aux enchères publiques.

§. 2 — Routes départementales et Chemins vicinaux.

Les routes dites départementales depuis le décret de 1811, s'appelaient antérieurement routes de troisième classe.

Les routes départementales sont construites et entretenues aux frais des départements (arrondissements) et communes intéressées à leur usage. Les particuliers peuvent contribuer à leur établissement.

Il n'est pas aisé de décider à quel domaine, celui de l'État, celui des départements ou celui des communes, reviendrait le terrain d'une route départementale déclassée et non convertie en chemin vicinal. Le plus juste serait, s'il y a des traces d'une contribution commune, d'en répartir le prix ou le sol même au prorata des dépenses faites. S'il n'y a pas d'éléments de compte, le département semble avoir le plus de droits.

La largeur réglementaire des routes départementales est de 10 mètres, mais on en a construit plusieurs qui n'ont que 8 mètres de large et même 7 en pays de montagne.

On comptait en 1837, au commencement de l'année, 1381 routes départementales d'une longueur de 36,578,563 mètres, dont 22,228,007 mètres à l'état d'entretien, 5,214,306 mètres à réparer et 9,136,250 à terminer. Ces routes comprenaient 18,188 ponts et ponceaux construits et 4,564 ponts et ponceaux à construire.

Le 30 juin 1855 le développement des routes départementales était de 47,090 kilomètres, y compris 1,463 kilomètres de routes stratégiques. Ce chiffre s'est accru dans ces dernières années, surtout depuis la formation de trois départements nouveaux. Les décrets du mois d'août 1860 y ont, à eux seuls, classé 14 routes[1]. On appelait « provinciales » les routes de l'ancienne

[1] Il y en a eu tout près de 1750, longues d'environ 48,000 kilomètres, dont 40,000 à l'état d'entretien.

Savoie ou du comté de Nice qui sont devenues départementales. Le département de la Savoie a été doté d'un réseau de 650 kilomètres; celui de la Haute-Savoie, de 377 et celui des Alpes-Maritimes, de 175. L'État, en considération des circonstances dans lesquelles s'opérait l'annexion, s'est chargé de la plus forte partie de la dépense [1].

Au-dessous des routes départementales commencent les chemins vicinaux, dont les plus importants portent le nom de chemins de grande communication.

Les chemins dits de grande communication ne doivent pas avoir plus de huit mètres de large. Ils sont à la charge des départements et des communes.

On a inauguré récemment en Alsace (1864) des chemins de fer vicinaux que nous croyons qu'il faut mentionner à cette place, parce qu'il est probable que l'usage s'en répandra et que tout en les classant comme chemins de fer on peut les considérer comme des chemins de grande communication [2]. Ces chemins de fer vicinaux d'Alsace ont été établis au moyen de subventions départementales et de contingents communaux comme les chemins de grande communication ordinaires.

Nous allons voir tout à l'heure qu'il n'y a pas en France une partie du domaine public qui desserve plus d'intérêts que les chemins vicinaux et qu'il n'y en a pas, sauf les chemins de fer, qui depuis trente ans, ait pris un pareil développement. Les chemins vicinaux sont à la vie sociale du pays, ce que les veines sont au corps humain. Le mouvement général s'y ramifie à l'infini en partant du cœur par les grandes artères de circulation pour y revenir et en repartir encore.

La vive impulsion qui a été donnée aux travaux des communications vicinales est due à la loi du 21 mai 1836 qui a été préparée et ensuite réglée dans ses détails d'exécution par M. Herman, alors chef de bureau au ministère de l'intérieur après avoir été préfet, et devenu depuis conseiller d'État et sé-

[1] Les routes départementales doivent avoir coûté de 7 à 800 millions à établir.

[2] Le tronçon de Haguenau à Niederbronn a été ouvert le 18 décembre 1864. Parmi les emblèmes de la fête d'ouverture, on voyait un poteau qui portait cette inscription : *De Londres à Constantinople par Niederbronn.* En effet, prolongé de Niederbronn, par Bitche et Thionville, vers le nord, il reliera la ligne de Lille à Strasbourg et à Lyon, c'est-à-dire de l'Angleterre à l'Orient.

nateur. Cette loi de 1836 est une des plus belles dans sa simplicité et l'une des plus utiles que l'on connaisse [1].

Voici ses dispositions principales :

« Art. 1. Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'article 7.

« Art. 6. Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, le préfet, sur l'avis des conseils municipaux, désignera les communes qui devront concourir à sa construction ou à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribuera.

« Art. 7. Les chemins vicinaux peuvent, selon leur importance, être déclarés chemins vicinaux de grande communication par le conseil général, sur l'avis des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement et sur la proposition du préfet.

Sur les mêmes avis et proposition, le conseil général détermine la direction de chaque chemin vicinal de grande communication et désigne les communes qui doivent contribuer à sa construction ou à son entretien.

Le préfet fixe la largeur et les limites du chemin et détermine annuellement la proportion dans laquelle chaque commune doit concourir à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend; il statue sur les offres faites par les particuliers et les associations de particuliers ou de communes.

« Art. 8. Les chemins vicinaux de grande communication, et dans des cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux pourront recevoir des subventions sur les fonds départementaux

« Art. 9. Les chemins vicinaux de grande communication sont placés sous l'autorité du préfet.

« Art. 10. Les chemins vicinaux reconnus et maintenus comme tels sont imprescriptibles. »

Pour qu'un chemin soit déclaré vicinal il faut qu'il existe et que les habitants en aient la jouissance, soit par droit, soit par usage. Sur la demande de la commune dont il occupe le terri-

[1] Le législateur n'avait pas été, depuis 1789, sans chercher le moyen de donner à la France un bon système de voies vicinales. La loi du 6 octobre 1791 (titre I, section VI, art. 2 et 3); l'arrêté du Directoire du 25 messidor, an V (art. 1, 2, 3); le décret du 4 thermidor an X (art. 6); la loi du 9 ventôse an XIII (art. 6, 7, 8) et la loi du 28 juillet 1824, ces deux dernières particulièrement, avaient déjà fort avancé l'étude de la matière, mais la loi de 1836, qui résume toutes les dispositions antérieures, a une bien autre importance.

toire ou sur celle des communes voisines, et d'après les études des agents-voyers, le préfet accorde ou refuse la déclaration. Le conseil municipal délibère sur les voies et moyens de la construction, le préfet procède ensuite au classement, tous droits des tiers réservés. On suit la même marche s'il s'agit de déclasser un chemin vicinal. La commune n'a plus à entretenir et peut aliéner les chemins déclassés.

Le conseil d'État, par un avis du 25 janvier 1837, a rattaché au sol des chemins de grande communication les rues qui leur servent de prolongement dans la traverse des communes, mais il a, en 1856, refusé d'admettre qu'il en dût être de même pour les rues qui prolongent les autres chemins vicinaux. Une loi du 8 juin 1864, a déclaré qu'elles en font partie intégrante et qu'elles sont soumises aux mêmes lois et règlements.

Elle statue en même temps, pour la garantie des intérêts des propriétaires qui pourraient être expropriés administrativement pour l'ouverture, l'élargissement ou le redressement des chemins, qu'un décret, et non un simple arrêté préfectoral, doit constater l'utilité publique de l'expropriation [1].

La loi de 1836 a été, dès sa promulgation, accueillie avec faveur par presque toutes les communes et a donné lieu à des espérances qui n'ont pas été déçues. On se mit au travail avec une ardeur qu'il ne fut pas nécessaire de stimuler et, quoique la loi eût été rendue à la fin de la session, dès l'année 1837 l'administration avait en main des documents suffisants pour donner le tableau des résultats que l'on pensait devoir atteindre.[2]. Les conseils généraux avaient préparé le classement de 1487 chemins de grande communication, d'une longueur de 8,199 kilomètres, intéressant 13,489 communes et devant coûter 99,495,443 francs. Pour 1837 même on avait réuni près de 18 millions et demi de ressources.

Depuis la première application de la loi du 21 mai 1836, il a été dépensé environ 2 milliards pour l'établissement des voies de communication pavées ou cailloutées qui ne sont ni des routes impériales ni des routes départementales, c'est-à-dire pour les

[1] Les propriétés de l'État, dès qu'elles sont et tant quelles sont productives de revenu, contribuent comme des personnes particulières aux frais de construction et d'entretien des chemins vicinaux.

[2] *Renseignements sur les travaux préparatoires faits par l'administration*, 1837, in-4°.

chemins vicinaux divisés en chemins vicinaux de grande communication, chemins vicinaux d'intérêt commun et chemins vicinaux ordinaires.

L'administration a publié en 1862 un très-intéressant travail statistique sur la situation et l'histoire rétrospective de ces chemins. A la date du 31 décembre 1861, la somme dépensée s'élevait à 1,717 millions. C'est, pour les années écoulées depuis 1837, une moyenne de plus de 68 millions, mais en 1837 on n'avait guère dépensé que 44 millions, et dans les cinq dernières années de la période, on avait annuellement dépensé 87 millions et demi.

Voici, au reste, le détail du capital fourni soit en prestations, soit en argent : 1837-41, 243,048,961 francs; — 1842-46, 297,339,619 francs; — 1847-51, 350,556,487 fr.; — 1852-56, 388,842,664 francs; — 1857-61, 437,900,625 francs. En tout, 1,717,687,756 fr., dont 859,088,830 fr. fournis en nature, et 858,598,926 fr. en argent.

Nous énumérons seulement les valeurs. On verra ailleurs comment elles sont produites et administrées. Toujours est-il que le domaine national s'est accru en moins de 30 ans d'un capital de 2 milliards, représenté par le réseau des voies vicinales, et que ce n'est pas l'un des moindres instruments de progrès que l'époque présente ait à son service.

Le classement est entièrement achevé partout, sauf en 53 communes (nous parlons au présent, parce que les documents publics en 1862 peuvent être regardés comme d'une actualité toujours exacte), et, depuis 1856, il a été fait un classement nouveau des chemins de 759 communes et une révision du classement de 4,294. Il en résulte que leur nombre, qui était de 266,581, n'est plus que de 234,831 [1]; que leur longueur, qui était de 557,448 kilomètres, n'est plus que de 536,125; que leur superficie, qui était de 370,117 hectares, n'est plus que de 367,837. Il y a donc eu suppression de 20,714 chemins inutiles, dont la longueur était de 22,062 kilomètres, et 2,280 hectares de terrain ont pu être ainsi livrés à la culture, au moins en partie. La superficie des chemins équivalait à un cent quarante-quatrième du territoire, elle n'équivaut plus qu'à un cent quarante-huitième. C'est une économie d'un peu moins que le cinq millième du sol.

[1] En 1865 217,268 seulement. V. page 175 les derniers chiffres officiels.

Pour ce qui est des chemins vicinaux ordinaires, ils sont au nombre de 224,368 et d'une longueur de 382,657 kilomètres, ce qui fait six chemins et 14 kilomètres pour chaque commune. Le kilomètre coûte annuellement, en moyenne, 82 fr. 23, ce qui est trop peu pour assurer un bon entretien, car le chiffre normal est 140 fr. Pour les 382,657 kilomètres, il faudrait donc, au lieu de 31,468,000 fr., qu'on y consacre, dépenser 53,569,980 fr. Mais il n'y a pas que des chemins à entretenir, il y a encore 238,086 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires à construire presque entièrement à neuf. Au prix de 3 fr. 34 le mètre, c'est une dépense de 795,207,240 fr. Comment faire? Supprimer les chemins? Mais on ne pourrait le faire que dans une proportion très-restreinte. Accroître les ressources? Mais ce n'est pas aux dépens de l'État que les chemins vicinaux doivent être construits, et il est toujours extrêmement délicat, surtout pour un gouvernement nouveau, de contraindre les paysans à déterrer leurs écus. On nous dit donc qu'il n'y a qu'à continuer comme on a commencé, et à finir quand on pourra. Une fois le réseau terminé, lorsqu'il n'y aura plus que des chemins à entretenir, l'entretien ne reviendra qu'à 14 centimes.

Le classement des chemins d'intérêt commun est également achevé, sauf dans le département de Seine-et-Marne. On en compte 6,500, d'une longueur de 73,670 kilomètres, tandis qu'en 1856 il n'y en avait que 4,815, d'une longueur de 57,118 kilomètres. Il est naturel, en effet, à mesure qu'on supprime les petits chemins mal entendus, de multiplier ceux qui sont vraiment utiles. La construction des chemins d'intérêt commun revient à 4 fr. 89, et leur entretien à 19 centimes. On pourrait les achever tous en huit ou neuf ans. Il reste à construire 23,223 kilomètres; c'est une dépense de 113,580,470 fr.; à mettre à l'état d'entretien 4,990 kilomètres déjà empierrés; à 2 fr. le mètre, cela fait 9,980,000 fr., et enfin à achever 7,659 kilomètres déjà terrassés; à 4 fr. le mètre, ce serait 30,636,000 fr. Le total de la dépense est donc de 154,296,470 fr., c'est-à-dire d'environ 19 millions pour huit années. On prévoit pour ces huit années 88,618,336 fr. de recettes et 25 millions d'allocations, soit 113,618,336 fr. Restent 40,578,134 fr. On les trouve en ajoutant une neuvième année de travail, et en demandant aux conseils généraux quelque trois millions d'impositions extraordinaires chaque année.

Les chemins vicinaux de grande communication qui, en 1856, étaient au nombre de 3,514, et d'une longueur de 74,510 kilomètres, sont au nombre de 3,713 et d'une longueur de 79,790 kilomètres. Ils n'intéressaient que 24,965 communes et une population de 25,420,452 habitants, et ils en intéressent 25,703, peuplées de 26,826,609 individus. Leur service est aussi bien fait que celui des routes départementales.

La dépense relative à ces chemins durant les cinq années (1857-1861) s'est élevée à 40,891,056 francs en prestations et à 137,582,983 fr. d'argent. Leur largeur moyenne est de 7 mètres 15, dont 3 mètres 86 de chaussée et 2 mètres 29 d'accotements. Le mètre courant revient à 7 fr. 21 de construction et coûte 0 fr. 306 d'entretien. Pour achever le système, il fallait dépenser 105,190,946 fr. ou 16 millions pendant sept ans; mais il y avait six départements où tous les chemins de grande communication étaient achevés : la Charente, la Meurthe, l'Orne, le Pas-de-Calais, la Sarthe, les Deux-Sèvres; quatre où il suffisait d'une année; treize où il suffisait de deux ans; dix où il fallait trois ans, par exemple, la Seine; cinq où il en fallait quatre; neuf où il en fallait cinq; six où il en fallait huit; d'autres enfin où il fallait plus de vingt années. Les chemins des Alpes-Maritimes ne pouvaient être régulièrement achevés avant trente-cinq ans, et ceux de l'Aude avant soixante-six!

En somme, les 1,950 millions qui ont été dépensés en vingt-sept ans [1] ont permis d'établir ainsi, à la date du 1er janvier 1864, le système des chemins vicinaux de la France :

1° *Chemins vicinaux de grande communication :* 68,846 kilomètres amenés à l'état d'entretien; 2,537 à l'état de premier empierrement; 4,041 à l'état de simple terrassement, et 6,005 à l'état de sol naturel. Total, 81,429 kil. pour 3,797 chemins.

2° *Chemins vicinaux d'intérêt commun :* 43,409 kilomètres amenés à l'état d'entretien; 5,209 à l'état de premier empierrement; 8,959 à l'état de simple terrassement, et 20,824 à l'état de sol naturel. Total, 78,403 kil. pour 6,671 chemins.

Chemins vicinaux ordinaires : 111,254 kilomètres amenés à l'état d'entretien; 22,047 à l'état de premier empierrement; 43,806 à l'état de simple terrassement, et 190,780 à l'état de sol naturel. Total, 367,887 kil. pour 206,800 chemins.

[1] 1,717 millions jusqu'en 1861. En 1862, 113; et 120 en 1863, dont 82 en argent.

Sur les 536,125 kilomètres qui constituaient le développement complet des trois catégories de chemins vicinaux[1], on avait, toujours à la date du 1er janvier 1862, construit 6,054 ponts et 142,127 aqueducs et ponceaux.

Avec 105 millions on devait terminer les chemins de grande communication et avec 154 millions les chemins d'intérêt commun ; mais il fallait 795 millions pour achever les chemins vicinaux ordinaires. La dernière période quinquennale ayant fourni 437 millions de ressources, dont la moitié en prestations, il semble qu'en y comprenant les frais d'entretien et l'imprévu, il doit suffire de trois périodes semblables pour que tous les chemins vicinaux soient achevés. On arriverait plus vite au but si l'on pouvait convertir en argent une plus forte part des prestations en nature.

Nous sommes donc certains de voir bientôt terminée l'œuvre éminemment utile à notre agriculture et à notre industrie que la loi du 21 mars 1836 nous a donné les moyens d'accélérer [2].

La statistique de 1837 porte que les chemins vicinaux étaient au nombre de 468,527, et d'une longueur de 771,458,790 mètres; mais sans doute on a compris dans ces chiffres non-seulement les chemins vicinaux, mais les petits chemins ruraux.

Indépendamment des chemins vicinaux, il se trouve dans toutes les communes un certain nombre de voies de communication qui, bien que d'une moindre importance, ne pourraient cependant pas être supprimées sans inconvénient, parce qu'elles donnent accès à des fontaines, à des abreuvoirs, à des pâturages ou sont nécessaires à l'exploitation des terres. Ces voies sont même souvent plus nombreuses que les chemins vicinaux.

[1] Le 1er janvier 1864, ils n'avaient plus qu'une longueur totale de 527,719,190 mèt.

[2] L'Empereur, par sa lettre du 18 août 1861, a proposé d'attribuer 25 millions répartis sur sept exercices pour qu'on pût terminer les chemins d'intérêt commun en même temps que les chemins de grande communication et faire en huit ans 40,000 kilomètres de lignes vicinales ordinaires. Ces fonds ne devaient donc pas être distribués par fractions égales entre toutes les communes et tous les chemins vicinaux, mais affectés d'abord aux 5,500 lignes d'intérêt commun qu'il s'agissait de mener à terme. Pour concilier tous les intérêts, une loi de 1862 a divisé le fonds en deux parties : l'une à distribuer entre tous les départements par portions égales, et l'autre qui ne leur est délivrée qu'au prorata des sacrifices qu'ils peuvent s'imposer eux-mêmes, en tenant compte, non du produit, mais, ce qui est plus juste, du nombre de centimes d'imposition.

La loi de 1836 n'a rien prévu pour assurer l'existence et l'entretien des chemins ruraux qui, pour n'être pas classés par l'autorité préfectorale parmi ceux dont les communes doivent obligatoirement faire la dépense, n'en sont pas moins des chemins publics; mais la loi du 16 août 1790 a confié aux maires des communes le soin de prescrire des mesures qui les tiennent en bon état, et une instruction ministérielle du 16 novembre 1839 a indiqué d'une manière générale comment on devait procéder à la reconnaissance de ces chemins ruraux et en dresser l'état, sans les confondre avec les rues, les chemins vicinaux et les routes. L'administration veille à ce que ce travail soit exactement fait et à ce que les communes ne blessent pas le droit des tiers qui ont, du reste, leur recours en justice. Un chemin rural peut être supprimé et aliéné par la commune, sauf indemnité pour les particuliers nantis de titres de servitude, et l'autorité préfectorale ne peut empêcher ces suppressions et ces aliénations, de même qu'elle n'a pas le droit d'ordonner l'élargissement ou la rectification des chemins ruraux.

Certains auteurs refusent de placer les simples chemins ruraux dans le domaine public municipal. Ils se fondent sur la gravité des effets du caractère domanial qu'ils ne veulent pas imposer sans distinction à toutes les parties du territoire dont il est devenu traditionnel de se servir pour la circulation des personnes et des choses. Nous pensons que tout chemin rural qui est catalogué parmi les chemins d'une commune, sans réclamation, devient sa propriété comme tous ses autres biens et que la nature particulière d'un chemin public quel qu'il soit, empêche de le confondre avec les biens aliénables et prescriptibles. Notre opinion est conforme à celle du jurisconsulte Proudhon et nous la tenons pour fondée, quoiqu'on ait prétendu que la loi de 1836 lui est contraire dans son ensemble. Il est urgent, dans tous les cas, que les communes aient toutes fait le relevé exact et complet des chemins ruraux de leur territoire et qu'elles aient mis hors de litige, d'une manière ou d'une autre, ceux dont la propriété leur pourrait être contestée.

Ainsi s'est progressivement tracé, construit, régularisé par toute la France, depuis 1789, le grand domaine public des voies de communication. Les rivières et les canaux améliorés et mul-

tipliés de tout côté, les chemins de fer improvisés avec tant de succès par la science de la physique et de la mécanique, ont mis en mouvement par masses énormes des forces toutes nouvelles; ils n'ont rien retranché de l'activité des voies traditionnellement suivies par le commerce.

La masse des transports par voie navigable n'a pas cessé de s'accroître.

La somme même des transports de voyageurs par bateaux à vapeur s'est accrue, bien que sur les lignes desservies par chemin de fer, il y ait eu diminution. Le surcroît du développement des transports agricoles et industriels, n'a pas laissé réduire l'importance du trafic de l'ancien roulage qui a eu seulement à modifier ses directions. Et quant au transport des voyageurs par voitures publiques, c'est à peine si l'on remarque de la diminution dans ce mouvement, ainsi que les chiffres le prouvent. En 1841, le parcours kilométrique des voyageurs par voitures publiques et par chemins de fer, est évalué à 633,000,000, dont 113,000,000 par chemins de fer; en 1847, à 1,000,000,000, dont 444,000,000 par chemins de fer; en 1853, à 1,600,000,000, dont 1,155,000,000 par chemins de fer; en 1854, à 1,800,000,000, dont 1,372,000,000, par chemins de fer [1].

Il ne faut donc pas croire que la création et le développement des chemins de fer ont enlevé leur importance aux routes impériales et qu'il n'est plus d'un très-grand intérêt de les améliorer [2]. Des relevés administratifs, pris en 1852 et en 1857, ont permis de voir que, si la circulation se déplace, elle ne s'affaiblit pas et qu'en tenant compte du surplus constaté sur les routes perpendiculaires aux voies ferrées, comme de la diminution remarquée sur les routes parallèles à leur direction, il y a, en définitive, à pourvoir aux besoins d'une activité de transports qui est restée la même. Nous avons gagné tout le mouvement des chemins de fer et nous n'avons rien perdu du mouvement des grandes routes. En 1852 la circulation moyenne, sur ces routes, s'évaluait par le chiffre de 244 colliers par jour; ce chiffre, en 1857, était de 246 colliers, et il ne représentait pas moins de 3 milliards 200 millions de colliers pour l'ensemble, c'est-à-dire pas moins de 1,800 millions de tonnes transportées à la distance d'un kilo-

[1] *Statistique des chemins de fer*, in-4°, 1856.

[2] Rapport de M. Rouher (1860).

mètre[1]. C'est par les constatations statistiques que s'apprécient l'utilité des grandes mesures que peut décider un gouvernement ou des perfectionnements que peut découvrir une science et une industrie qui s'inspirent de la théorie du progrès économique. Supprimez en effet un centime sur le coût kilométrique des transports et voilà 18 millions de gagnés pour le commerce et pour l'agriculture. Dix-huit millions qui, par conséquent, s'ajoutent aux ressources ou aux dépôts de la richesse générale et dont l'État, d'une manière quelconque, reçoit une part. Améliorer l'état des routes, c'est donc contribuer utilement à l'accroissement de la richesse de tous et de la fortune de l'État[2].

Sans remonter trop loin dans un passé qui ne connaissait guère la science administrative et qui n'avait guère de routes à administrer, nous voyons que la déclaration du roi du 14 novembre 1724, avait, pour la protection des voies de communication, réuni les éléments d'une police du roulage qui, pendant plus d'un siècle, a employé les mesures restrictives et spécialement la limitation du nombre des chevaux attelés et le pesage des voitures sur des ponts à bascule. La loi du 30 mai 1851, réformant cette police dont plusieurs enquêtes sérieuses avaient démontré les inconvénients, a laissé à peu près toute liberté à la circulation sur les routes impériales, sur les routes départementales et sur les chemins vicinaux de grande communication.

Le règlement d'administration, du 10 août 1852, a développé cette loi.

[1] Un dernier comptage effectué en 1864 donne le chiffre de 237 colliers pour la moyenne diurne des transports. Ce n'est que 7 colliers de moins qu'en 1857, quoique le développement des chemins de fer exploités se soit élevé de 7,447 kilom. à 13,057.

[2] Le prix des transports sur les routes ordinaires s'élève en moyenne à 20 centimes par tonne et par kilomètre. Il revenait à 30 centimes il y a trente ans, et il y a quinze ans, à 25 (*Rapport au Ministre des travaux publics*, 1849, et articles (1859) de M. Dupuit dans le *Dictionnaire du commerce*).

CHAPITRE V.

DOMAINE DES CHEMINS DE FER.

Avec plus d'éclat qu'à aucune autre époque, la science humaine a déchiré de notre temps le voile qui couvre encore tant de mystères de physique et de chimie. L'assujettissement de la vapeur et d : l'électricité sont les plus belles de ses conquêtes, et nous sommes encore trop près du sentiment de surprise avec lequel nous avons vu ces merveilleux instruments de force s'assouplir entre nos mains pour ne pas les admirer toujours quand ils agissent sur notre ordre. Mais, sans diminuer quoi que ce soit du mérite des services que l'électricité peut nous rendre, nous sommes plus heureux encore d'avoir su faire travailler pour nous la machine à vapeur. Elle a, dans nos usines, accompli déjà les travaux de vingt siècles d'autrefois ; mais quand elle s'élance sur les voies de fer que l'on a tracées devant elle, emportant avec la rapidité de l'aigle des fardeaux que les multitudes des Pharaons ne pouvaient soulever, le plus ignorantdes paysans s'arrête sur sa route, et par son silence même rend hommage au génie de la race audacieuse de Japhet.

Tous les peuples civilisés ont à cette heure établi de ces chemins prodigieux. Trop étonnés d'abord, nous avons un temps hésité à les entreprendre ; impatients aujourd'hui, nous nous reprochons cette hésitation comme une erreur ; mais on trouvera sans doute plus tard que nous n'avons pas été indignes, dans l'exécution, du précieux hasard de l'invention nouvelle.

Les chemins de fer sont depuis trente ans au premier rang de nos travaux publics. Il a fallu l'accord et la rivalité de l'État et des particuliers pour enrichir le domaine national de tant de

voies destinées, et l'ayant déjà prouvé, à développer également la richesse de tous et la richesse de chacun.

Il n'est pas un chemin de fer, comme pas un canal de navigation, qui, en sa qualité de route publique, ne fasse partie du domaine inaliénable et imprescriptible, et la domanialité s'étend à tout le territoire assigné ou concédé pour leur construction, jusqu'aux gares, aux stations et à leurs dépendances marquées sur les plans d'établissement. On ne peut regarder comme propriété privée que les espaces loués ou acquis par les concessionnaires depuis le commencement de la construction ou de l'exploitation des lignes pour la plus grande commodité du service. Comme il peut se présenter, à un moment donné, des occasions de confondre ces espaces avec le terrain désigné par la loi, il est indispensable que les plans d'établissement soient levés avec une exactitude minutieuse.

Les servitudes imposées aux riverains par la construction des chemins de fer sont encore plus rigoureuses que celles qu'impose la construction des routes, car ils sont obligés de se retirer de leur propriété, pour la clore, de deux mètres sur un sol plat, et de trois mètres le long d'un remblai. La distance est plus grande encore s'il s'agit d'excavations.

Le domaine concédé momentanément aux compagnies pour l'exploitation des voies ferrées reste toujours sous la main de l'État, qui les surveille par ses commissaires, et qui seul intente des poursuites contre les contrevenants aux règlements de cette partie considérable de la grande voirie. Financièrement, il demeure l'arbitre des tarifs ou des taxes que les compagnies perçoivent sur les transports.

Le premier chemin de fer qu'ait eu la France, celui de Saint-Étienne à la Loire, fut concédé en 1823. Il avait 18 kilomètres de longueur. La concession fut faite à perpétuité par ordonnance royale du 26 février. En 1826 fut concédée la ligne de Saint-Étienne à Lyon, longue de 57 kilomètres, et en 1828, la ligne d'Andrezieux à Roanne, longue de 67. Ces voies ferrées n'étaient construites que pour mettre des gisements de houille ou des usines métallurgiques en communication avec des cours d'eau et on n'y employait que la force du cheval pour opérer la traction. Personne n'entrevoyait que les nouveaux chemins n'étaient pas l'accessoire perfectionné de quelques grandes exploitations industrielles, mais qu'ils allaient devenir, aussitôt

qu'on le voudrait, le premier instrument des communications internationales et l'âme même du commerce. Cette manière restreinte d'en comprendre l'utilité explique leur concession par ordonnance et à perpétuité, et leur construction aux frais des compagnies sans qu'il fût établi de tarif pour le transport des voyageurs. L'État, ne supposant pas qu'il eût là des intérêts à débattre, ne stipulait rien, ni pour réserver ses droits domaniaux, ni pour protéger ceux du public. Cette période de l'enfance des chemins de fer français dura jusqu'en 1832. Sur les 142 kilomètres concédés, les compagnies en avaient construit 54 et y avaient dépensé 10 des 17 millions qui formaient leur capital.

L'une des conséquences de la noble et utile révolution de 1830 avait été d'ouvrir un horizon plus vaste et plus proche à l'audace de ceux qui voulaient que la France, victorieuse à jamais du souvenir de la féodalité, imprimât au XIXe siècle un caractère particulier, non plus de cette gloire qui s'était illustrée dans les vingt-cinq années de la grande guerre, mais de cette autre gloire, plébéienne encore et toute pacifique, qui doit ses trophées au marteau de l'artisan. Les plus éclairés des prophètes de la nouvelle ère de civilisation, s'inspirant des heureux travaux de l'Angleterre, commencèrent la propagande qu'ils ont continuée trente ans pour armer notre génie national de l'énergie industrielle qui lui manquait encore. L'avenir des chemins de fer ne pouvait échapper au coup d'œil qu'ils jetaient en avant d'eux, et de 1833 à 1841 une seconde période s'ouvrit à leur histoire.

Au mois de juillet 1832 on avait vu réussir sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon deux innovations qui donnaient à réfléchir. La locomotive à vapeur avait remplacé les chevaux sur les rails et des voyageurs avaient pris place sur les convois qui jusqu'alors n'avaient transporté que des marchandises.

La politique administrative dut envisager sous un autre aspect l'entreprise mécanique des premières années. Le gouvernement résolut donc d'agir avec plus d'efficacité sur les créations qui allaient naître, et il fut entendu que, pour les lignes de plus de 20 kilomètres de long, le pouvoir législatif interviendrait dans l'établissement d'un ordre de voies nouvelles qui intéressaient la souveraineté de l'État.

Après l'adjudication de la ligne d'Alais à Beaucaire, faite le

29 juin 1833, les concessions cessèrent d'être perpétuelles, et, pour les régir, on rédigea des cahiers des charges plus détaillés.

La loi du 27 juin ouvrit un crédit de 500,000 fr. pour l'étude et la préparation des avant-projets des lignes qu'il pouvait être le plus utile d'établir, et chaque année des crédits supplémentaires s'inscrivirent au budget pour le service de cette étude d'ensemble. Les premières lignes adoptées se dirigeaient : sur Rouen et le Havre, avec des embranchements sur Dieppe, Elbeuf et Louviers; sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes, avec un embranchement sur le littoral de la Manche; sur Strasbourg, par Nancy, avec un embranchement sur Metz; sur Lyon et Marseille, avec un embranchement sur Grenoble; sur Nantes, par Orléans et Tours; sur Bordeaux et Bayonne, par Tours. Tels sont les premiers éléments de la carte de nos chemins de fer. Ils n'ont pas été effacés depuis.

On pouvait croire que dès que ce mouvement était imprimé, et que le pouvoir législatif s'était saisi du droit d'autoriser, c'est-à-dire chargé du devoir d'activer la création des grands travaux publics[1], et particulièrement celle des voies ferrées, il serait pourvu bientôt aux besoins qui se révélaient. Néanmoins, jusqu'en 1837, les concessions ne s'appliquèrent à aucune des grandes lignes dont le principe était adopté. Les principales furent la concession, en 1835, du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, première ligne établie en vue du transport des voyageurs, celle du chemin de Montpellier à Cette, faite en 1836, et celles des deux chemins de Paris à Versailles, de Mulhouse à Thann et de Bordeaux à la Teste, faites l'année suivante.

Les expériences tentées en Angleterre, en Belgique, en Allemagne retenaient plutôt qu'elles n'excitaient l'activité d'une administration et d'une politique financière qui voulait profiter de tous les exemples pour commettre le moins d'erreurs possible. D'ailleurs une grande question devait être décidée d'abord. L'État se chargerait-il, comme en Belgique, de l'exécution des lignes tracées sur la carte ou, comme en Angleterre, remettrait-il à l'industrie privée le soin de les construire.

Le gouvernement se prononçait pour le second de ces deux

[1] Loi de finances du budget de 1832.

systèmes, mais on lui résistait. En 1835 il proposa de concéder la ligne de Rouen en ajournant l'adjudication des autres : ce fut une inutile tentative. En 1837, décidé à ne pas être, pour sa part, la cause d'un retard qui déplaisait à la légitime impatience des économistes pratiques, il soumit à l'examen des chambres cinq projets de loi relatifs à la concession des lignes de Paris en Belgique, de Paris à Orléans et de Paris à Tours, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de Lyon à Marseille; mais les commissions de la Chambre des députés ne purent s'entendre sur le point fondamental de l'exécution. Un comité spécial, présidé par le ministre du commerce et des travaux publics, fut chargé alors de discuter à fond les principes contraires ; il se prononça pour l'exécution par l'État, et, conformément à ces conclusions, le gouvernement présenta, le 15 février 1838, un projet de loi autorisant la construction aux frais de l'État, de la ligne de Paris en Belgique, de la première partie de la ligne de Paris au Havre, de la première partie de la ligne de Paris à Bordeaux et de la première partie de la ligne de Lyon à Marseille. La Chambre des députés, conseillée par Arago, rapporteur d'une commission extraordinaire de 18 membres, rejeta ce projet qu'il semblait depuis trois ans qu'elle devait désirer, et pour la seconde fois fut suspendue une action qui devenait de jour en jour plus urgente. Des concessions isolées s'effectuèrent du moins cette année même, et l'adjudication embrassa 624 kilomètres pour les lignes de Strasbourg à Bâle, de Paris au Havre, de Paris à Orléans, avec ses embranchements, et de Lille à Dunkerque. Malheureusement l'esprit d'association était trop faible encore pour que, privées du concours de l'État, et en présence d'événements dont on s'exagérait l'effet désastreux sur les travaux publics, les compagnies pussent trouver les ressources qui leur étaient nécessaires, même en faisant appel aux rudiments de spéculation qui existaient déjà çà et là et que la construction des canaux avait fait naître. La concession de la ligne de Paris au Havre et de la ligne de Lille à Dunkerque fut résiliée en 1839, et, en 1840, il fallut que l'État vînt au secours de la Compagnie d'Orléans en lui accordant, par la loi du 15 juillet, une prolongation de jouissance et une garantie d'intérêts ; de la compagnie de Strasbourg à Bâle, en lui prêtant 12,600,000 francs ; de la compagnie, plus anciennement formée d'Andrezieux à Roanne,

en lui prêtant 4 millions. La même loi, pour l'expérience du système repoussé en 1838, affectait 24 millions à l'exécution par l'État du chemin de Montpellier à Nîmes et de Lille et Valenciennes à la frontière belge. Elle modifiait aussi le cahier des charges et changeait le tracé de ligne de Paris à Rouen, concédé à une nouvelle compagnie.

A la fin de 1841, l'étendue de nos voies ferrées n'était encore que de 855 kilomètres, dont 79 avaient été construits par l'État, et dont 569 étaient livrés au public. On évaluait à 274,050,000 fr. la dépense faite ou à faire, dont 24,750,000 fr. au compte de l'État, indépendamment des 41,600,000 fr. prêtés aux Compagnies, et des chances à courir pour la garantie de 4 0/0 d'intérêts assurée au capital de la Compagnie d'Orléans. La dépense réellement faite montait à 178,626,493 fr. Les Compagnies y avaient contribué pour 175,397,753 francs, et l'État, pour 3,228,740 fr., dont 741,349 fr. en frais d'études et 2,487,391 fr. en travaux.

En somme, quelle voie importante possédait-on? Pas une, pour ainsi dire, car la plus étendue, la seule même qui eût une longueur notable, celle de Strasbourg à Bâle, soudée à celle de Mulhouse à Thann, et longue ainsi de 140 kilomètres, en suivant le cours du Rhin, n'était pas un chemin de première nécessité.

Il serait injuste de faire retomber la responsabilité d'une marche si lente sur l'administration chargée alors de diriger les travaux publics. Elle n'avait pas un instant interrompu ses études, et les ingénieurs avaient achevé des avant-projets qui embrassaient une étendue de plus de 6,000 kilomètres. La faute en était au génie même de notre nation, si empressée d'exécuter ce qu'elle a une fois bien conçu, mais toujours inquiète des mécomptes lorsque le moment de l'action n'est pas encore venu ou du moins n'est pas irréparablement passé. Ce n'est certes pas par manque de promptitude dans l'intelligence, mais, par une disposition naturelle à ne faire que des choses justes et à n'avancer que d'un pas sûr, disposition qui souvent cause de fâcheux retards, mais souvent aussi évite des fautes. On peut, du reste, être certain toujours que chez nous la perte de temps sera réparée vite. On avait, de 1823 à 1832, ignoré la valeur de la merveilleuse force qui se trouvait dans nos mains; de 1832 à 1841 on avait trop lentement discuté les moyens de s'en servir;

à partir de 1842 on allait mettre une sorte de fureur à la pousser enfin à l'activité.

Citer l'exemple de l'Angleterre, c'est oublier que sur ce point, comme sur bien d'autres, il y a des différences naturelles et nécessaires entre l'Angleterre et la France. Outre que l'administration n'y a jamais été centralisée, il résulte de la situation isolée des îles Britanniques qu'aucun grand intérêt de défense militaire ne s'y mêlait aux combinaisons du commerce. L'État avait à se préoccuper chez nous du tracé stratégique de nos lignes. Mais l'avantage d'y avoir pourvu n'est pas le seul que nous ayons retiré de son intervention. Sans doute il a fallu plus de temps, plus d'étude, et il y a eu plus d'hésitation dans nos entreprises; mais on y sent un plan général qui a réparti avec une égalité plus large et plus juste sur tout le territoire des chemins que l'industrie privée n'a établis en Angleterre que là où son intérêt immédiat lui conseillait de le faire. Nos lignes ne se sont pas croisées et heurtées de manière à se nuire, et on a commencé par les plus utiles à tout le monde, pour arriver avec plus de facilité et de sûreté à celles qui l'étaient moins. Les tribunaux anglais ont retenti vingt ans et sont encore troublés des débats sans nombre que des exploitations rivales sont presque malgré elles conduites à renouveler incessamment. On n'a pas vu ces conflits se produire sur notre réseau, parce qu'il a été dessiné sur le sol d'une main plus lente, mais plus sage.

La loi du 11 juin 1842, présentée le 7 février, datera dans l'histoire de nos chemins de fer comme le décret de 1811 dans l'histoire de nos routes. Elle a fixé définitivement les lignes principales du réseau et pourvu à leur exécution en donnant un caractère largement gouvernemental aux mesures indiquées pour l'achèvement d'opérations auxquelles se rattachent tant d'intérêts commerciaux, administratifs et stratégiques.

Les lignes qu'elle a décrétées sont celles de Paris à la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes; de Paris au détroit du Pas-de-Calais; de Paris au Rhin, par Strasbourg; de Paris à la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette; de Paris aux Pyrénées, par Tours, Poitiers, Bordeaux et Bayonne; de Paris à l'Océan, par Nantes; de Paris à Bourges; de la Méditerranée au Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse, et de l'Océan à la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

Elle disposa, puisque les départements et les communes tra-

versés par les chemins de fer en retiraient un avantage particulier, qu'ils contribueraient pour les deux tiers du prix de l'achat des terrains dont l'État ferait l'avance. Une loi du 19 juillet 1845, obviant aux difficultés du remboursement, a modifié depuis cette disposition.

L'État n'achetait pas seulement les terrains, il les disposait de façon à ce qu'ils pussent recevoir les rails. Les compagnies prenaient possession de la voie livrée toute nue, y portaient et y plaçaient les rails, construisaient les machines, mettaient le chemin en situation d'être exploité, et, une fois ouvert, l'entretenaient entièrement.

Les compagnies, n'ayant pas à supporter les frais, si considérables et si difficiles à calculer d'avance avec justesse, de l'établissement du sol et des ouvrages d'art, et pouvant apprécier sur-le-champ avec exactitude l'étendue de leurs charges comme de leurs bénéfices, devaient trouver aisément les capitaux dont elles avaient besoin, et, comme le délai de l'amortissement de ces capitaux pouvait être déterminé aisément, l'État, en leur accordant la concession de l'exploitation, pouvait limiter à de courtes durées l'étendue de cette concession.

Il acquérait donc les terrains et construisait les terrassements et les ouvrages d'art à ses frais, et moyennant une subvention des départements et des communes; puis les compagnies posaient la voie de fer, se procuraient le matériel roulant, créaient avec le matériel le personnel d'exploitation, et exploitaient enfin les lignes pour un temps plus ou moins long, suivant l'étendue et le produit probable de ces lignes.

La loi tenait compte de tous les cas de diversité, et tout en établissant un système général d'exécution, par une heureuse prévision, elle réservait pour le gouvernement la faculté d'accorder des concessions sur d'autres bases et avec d'autres conditions.

Un crédit de 125 millions était ouvert pour commencer immédiatement la construction des grandes lignes classées, et un autre crédit de 1,500,000 fr. pour continuer les études du réseau dont on n'avait marqué que les principales artères.

Le chemin de fer de Paris à Rouen ayant déjà fait l'objet d'une concession particulière, la ligne de Paris à la mer, par la vallée de la Seine, ne figurait pas dans le texte de la loi, au nombre des grandes lignes, mais une loi spéciale du même

jour concédait la partie qui va de Rouen au Havre, avec une subvention de 8 millions et un prêt de 10 millions à la compagnie concessionnaire, et accordait un autre prêt de 4 millions à la Compagne de Paris à Rouen pour l'aider dans la dépense de la traversée de Rouen.

Complétée par diverses ordonnances, surtout au point de vue administratif, la loi du 11 juin 1842 préoccupa vivement l'attention publique. Nous n'avons pas à la juger autrement que par l'impulsion qu'elle a donnée aux travaux des chemins de fer. Nous ne critiquerons aucune de ses parties règlementaires, où l'inexpérience des temps a mis sa marque et dont on a demandé depuis la révision, dans l'intérêt même du public que l'on croyait alors servir. Ce qui reste hors de toute discussion et au-dessus de toute critique, c'est qu'elle sema par toute la France la passion des grandes entreprises d'utilité générale, et, quoique cette passion ait troublé bien des existences individuelles et coûté même cher à bien des imprévoyances, les résultats obtenus ont été si heureux que le bien public auquel on est arrivé doit faire oublier les inconvénients particuliers qu'il dépendait de chacun d'éviter. Même en ce qui concerne les individus, la richesse et la prospérité générale, dans des cas semblables, guérissent bientôt la plus grande partie des maux dont l'appétit du gain fait souffrir les plus impatients et les plus crédules.

C'était beaucoup d'avoir en une année arrêté enfin ces mesures. Les sections de Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique furent, en cette même année 1842, livrées à la circulation par les soins de l'État chargé de les exploiter. En 1843, au mois de mai, s'ouvrirent simultanément les lignes de Paris à Orléans et de Paris à Rouen, et la ligne d'Avignon à Marseille fut concédée. Elle l'était précisément dans des conditions différentes de celles qui étaient déterminées par la loi de 1842, car la compagnie concessionnaire se chargeait de la construction de la ligne moyennant une subvention réglée à forfait.

En 1844, le pouvoir législatif arrêta le tracé de la ligne de Paris à Lyon, de Paris à Strasbourg et de Paris à Bordeaux. On avait d'abord songé à réunir sur un même tronc détaché de Paris les deux lignes de Strasbourg et de Lyon; on les isola, mais, pour desservir la région intermédiaire, il fut procédé au classement de l'embranchement dirigé de Montereau sur

Troyes. En même temps le chemin d'Orléans à Vierzon recevait un double prolongement sur Limoges par Châteauroux et sur Clermont par Nevers. Enfin pour répondre aux besoins de la communication de l'Angleterre et de la France, il fut décidé qu'en outre du rameau détaché à Lille de la ligne du Nord pour aboutir à Calais, un embranchement plus direct et plus étendu joindrait la ville d'Amiens au port de Boulogne. C'était, il est vrai, exposer la compagnie concessionnaire de cet embranchement à la concurrence des rameaux extrêmes et du tronc inférieur de l'ancienne ligne, mais le temps devait, en amenant des fusions successives, corriger l'imperfection des lois qui mettaient les intérêts en état de nuisible rivalité.

A mesure que l'on avançait, des renseignements plus exacts et des calculs plus sûrs, centralisés et discutés dans le sein d'une commission administrative permanente, rendaient moins hypothétique la supputation des frais et des bénéfices de l'État et des compagnies. C'est d'après ces études que le chemin d'Orléans à Bordeaux et celui du Centre, avec son double prolongement, furent concédés pour la durée maximum de quarante ans fixée par la loi de 1842. La ligne de Montpellier à Nîmes, entièrement achevée par l'État, fut à la fin de de 1844 affermée pour douze ans par voie d'adjudication, le rabais portant sur la somme à payer. Cette ligne s'ouvrit le 9 janvier 1845. Les embranchements d'Amiens à Boulogne et de Montereau à Troyes, placées dans une situation d'une infériorité évidente, par rapport aux lignes directement parties de Paris, furent l'objet de concessions séculaires, mais à la condition que les compagnies se chargeraient de tous les travaux.

Le gouvernement proposait d'appliquer la loi de 1842 à la ligne du Nord, mais la Chambre des députés, considérant cette ligne comme la plus productive qu'on pût créer, jugea préférable, quand l'État en exploitait déjà les extrémités du côté de la frontière, de lui laisser poser la voie et même l'exploiter provisoirement jusqu'à ce que les offres des compagnies lui fussent avantageuses. C'est ce qui arriva en 1845.

La durée de la jouissance de la ligne de Strasbourg avait été fixée à quarante-cinq ans et une compagnie s'était formé déjà pour en obtenir la concession, mais la Chambre des députés ayant introduit dans une loi un amendement, rejeté du reste par la Chambre des pairs, qui interdisait aux membres du corps

législatif tout entier d'être adjudicataires d'une concession ou administrateurs d'une compagnie, il fallut que cette compagnie se réorganisât et l'on se borna à voter un crédit provisoire de 88,700,000 fr. pour les travaux de la ligne.

L'année 1844 vit adjoindre aux grandes lignes classées celle de Paris à Rennes et autoriser la construction de deux chemins propres à éclairer, par des expériences nouvelles, des questions fort importantes pour le tracé et par conséquent pour le prix de revient des lignes. Ces chemins étaient celui de Sceaux où l'on allait étudier la possibilité d'employer les courbes d'un rayon peu étendu et le chemin de fer atmosphérique de Saint-Germain, où, moyennant une subvention de 1,800,000 fr., la compagnie fondée en 1835 se chargea d'appliquer un nouveau système de traction à la montée des fortes rampes. Ces deux chemins furent concédés directement aux compagnies, mais, pour toutes les autres concessions faites en 1844, le gouvernement recourut à l'adjudication publique et fit porter le rabais, sauf le cas qui a été cité plus haut, sur la durée de la concession. L'opinion qui, pour diverses raisons, avait été d'abord défavorable au système de l'exploitation par l'État, était devenue très-hostile aux compagnies et poussait le gouvernement à réduire le plus possible les avantages qui leur étaient accordés.

En 1845 fut rendue la loi tout administrative du 15 juillet, loi fort étudiée et d'un très-long texte, où la sûreté publique et la protection des voies de fer, considérées uniquement comme moyen de transport, étaient l'objet d'une règlementation minutieuse : preuve de l'importance qu'en quelques années les chemins de fer avaient prise dans la vie publique.

Ce qui prouve mieux encore cette importance, ce sont les conditions auxquelles fut cédée la ligne du Nord. Plusieurs compagnies avaient offert non-seulement de poser la voie, mais de payer les travaux faits par l'État, et de faire elles-mêmes ceux des embranchements qui n'étaient pas commencés. Celle qui devint adjudicataire ne demanda qu'une jouissance de 33 ans pour la ligne principale, avec ses embranchements dirigés sur Calais et sur Dunkerque. Le chemin de Creil à Saint-Quentin fut concédé pour moins de 25 ans, et celui de Fampoux à Hazebrouck, pour moins de 38. L'industrie privée mettait ainsi un empressement que l'on n'avait pas espéré à se charger de l'établissement des chemins de fer.

La ligne de Paris à Lyon et celle de Lyon à Avignon devaient être concédées, la première pour 45 ans, et la seconde pour 50, sans subvention, et les compagnies ayant à exécuter tous les travaux. Le rabais d'adjudication fit gagner à l'État quatre ans sur la durée du bail de Paris à Lyon, et six ans sur la durée du bail de Lyon à Avignon. De même pour la ligne de Paris à Strasbourg, avec un double embranchement sur Reims et sur Metz et Saarbruck. La compagnie adjudicataire ne demanda, au lieu d'une jouissance de 45 années, qu'une jouissance de 43 ans 286 jours, et prit à sa charge tous les travaux de l'embranchement. Une autre compagnie acceptait l'entreprise du chemin de fer de Tours à Nantes pour en jouir 34 ans, et s'engageait à rembourser à l'État le prix des immeubles à exproprier pour l'établir. Enfin, dans la même année, deux embranchements de la ligne de Paris au Havre, celui de Dieppe et celui de Fécamp furent concédés dans les termes où, l'année précédente, l'avaient été ceux d'Amiens à Boulogne et de Montereau à Troyes. Ce n'était plus l'État qui sollicitait, c'étaient les compagnies, ne craignant plus de se faire concurrence, et dont le zèle, devenu imprudent en plus d'un cas, après avoir été si froid, s'exposait à ne pouvoir pas tenir les engagements contractés.

Le 2 avril 1846, le chemin de fer de Paris à Bordeaux, déjà exploité entre Paris et Orléans, commença de l'être entre Paris et Tours, sur un parcours de 237 kilomètres, et le 20 juin eut lieu l'inauguration solennelle de la ligne du Nord, qui reliait Paris et Bruxelles, la Belgique et la France. Le lendemain, 21 juin, une loi autorisait la concession de la ligne de Bordeaux à Cette, de Paris à Cherbourg et de Paris à Rennes. Le mode de l'adjudication publique qui avait répondu au sentiment de défiance que les spéculations financières avaient inspiré était remplacé par la concession directe. On s'était convaincu du danger des adjudications qui ne présentaient d'utilité que pour les lignes d'une médiocre étendue, mais qui pouvaient remettre la charge de construire les grandes lignes à des compagnies sans consistance réelle. Ainsi variait presque d'année en année le système adopté pour assurer leur exécution.

Le chemin de fer de Bordeaux à Cette fut concédé pour 66 ans, avec une subvention de 15 millions payée par l'État pour l'achat des terrains. La Compagnie s'engageait à faire les

travaux d'un embranchement détaché sur Castres. Le chemin de fer de Rennes devait se rattacher à Paris par les deux voies de Versailles soudées ensemble, et il était dit dans la loi que les trois compagnies n'en formeraient qu'une. On n'avait fait que classer la ligne de Paris à Cherbourg, et l'on n'avait concédé d'abord que la partie qui va de Paris à Caen. La durée de la concession était fixée à 72 ans. De plus, les lignes de Cherbourg, de Rennes et de Rouen devaient être mises en communication entre elles par une voie transversale qui fut classée sous la forme d'un embranchement dirigé de Rouen sur Caen et de Caen sur le Mans. Le mode de l'exécution des travaux de ces lignes devait être celui qu'indiquait la loi de 1842. Le gouvernement était autorisé, en outre, à mettre en adjudication le chemin de Saint-Dizier à Gray pour relier la ligne de Lyon et celle de Strasbourg, le chemin de Dijon à Mulhouse pour établir une communication directe entre le Rhin et la Méditerranée, et l'embranchement secondaire de Dôle à Salins, qui pénétrait dans la Franche-Comté. De lui-même il concédait par ordonnance la petite ligne d'Asnières à Argenteuil pour un essai de locomotion par l'air comprimé. L'essai ne fut pas tenté, mais la ligne, rachetée peu après par la Compagnie de Saint-Germain, n'en fut pas moins exécutée. Elle a été ouverte en 1851.

Mais un temps d'épreuves pénibles allait suspendre le cours de la prospérité naissante des chemins de fer. La spéculation, aux prises avec les difficultés de la tâche qu'elle avait acceptée, reculait sur quelques points devant elles. Le crédit général avait justement à subir alors le contre-coup d'une crise alimentaire compliquée, presque aussitôt, d'une crise commerciale, et il n'y eut pas que les compagnies trop faiblement constituées qui se sentirent atteintes par les embarras d'un marché surchargé de titres décriés brusquement. Les plus fortes, celle de Lyon, par exemple, avaient à suffire à des dépenses d'exécution de beaucoup supérieures aux estimations des devis primitifs, et comme le découragement s'était propagé avec la même rapidité qu'on avait vu d'abord se répandre dans tout le pays la confiance et l'audace, il fallut, en 1847, que le gouvernement ajournât toutes les concessions de lignes nouvelles, qu'il vînt au secours de quelques compagnies, qu'il revisât les contrats signés avec d'autres, et qu'il prononçât la déchéance de plusieurs. Celles qui furent déclarées déchues étaient celles de Fampoux à Haze-

brouck, de Lyon à Avignon et de Bordeaux à Cette. La Compagnie de Lyon, pour qu'elle pût trouver les fonds qui lui manquaient, reçut une prolongation de jouissance proportionnelle à l'excédant des dépenses de premier établissement qu'elle avait à supporter; mais la Chambre des pairs refusa d'accorder la même faveur à la ligne de Lyon à Avignon, préférant que les compagnies se reconstituassent plutôt que de les doter au détriment de l'État. Sur la ligne du Havre, la loi prorogea d'un an et demi le délai de trois ans fixé pour la construction des embranchements de Dieppe et de Fécamp, et permit à la compagnie de n'établir qu'une seule voie sur le dernier de ces deux chemins accessoires. Une autre loi autorisa le gouvernement à restituer les cautionnements des compagnies en proportion du degré d'avancement de leurs travaux. Ces secours suffirent pour traverser la crise. Quant aux chemins qui étaient à la charge de l'État, des crédits furent votés pour que leur exécution ne s'arrêtât pas, et, grâce à ces diverses mesures, si la grande œuvre des voies ferrées cessa un moment d'être soutenue par les ressources ordinaires du crédit, il n'y eut pas de trop fâcheux ralentissement dans le travail des chantiers dont la France était couverte. Il n'y eut un temps d'arrêt dans la distribution des lignes qui devaient compléter le réseau.

La période commencée en 1842 et close au commencement de 1848 avait été féconde. Sans compter les 885 kilomètres concédés antérieurement, l'État avait été autorisé à concéder enviviron 6,000 kilomètres de chemins, et, déduction faite des concessions qui n'avaient pas été réalisées ou qui avaient été abandonnées, le pays possédait 4,702 kilomètres de chemins que l'on travaillait à établir et dont 1,830 étaient exploités.

La ligne principale du Nord était ouverte toute entière et l'on achevait les embranchements de Calais et de Dunkerque. L'embranchement de Creil sur Saint-Quentin atteignait Compiègne et la compagnie adjudicataire de cet embranchement, en se fusionnant avec celle du Nord, donnait un exemple qui allait être imité par d'autres. La plus grande partie du parcours de la ligne d'Amiens à Boulogne était livrée à la circulation.

A l'ouest la ligne du Havre venait d'être terminée et la compagnie poursuivait activement les travaux de l'embranchement de Dieppe. De son côté l'État exécutait la ligne de Versailles à Rennes. Au centre les locomotives circulaient de Paris à Tours,

de Paris à Châteauroux, de Paris à Bourges. Dans la direction de la Méditerranée, la ligne principale était moins avancée, mais plusieurs de ses sections n'avaient besoin que de peu de temps pour être soudées ensemble : par exemple la ligne d'Avignon à Marseille qui était presque entièrement achevée et les lignes de Nîmes à la Grand'Combe et à Cette qui étaient exploitées. A l'est on était plus en retard, sauf pour la ligne de Strasbourg à Bâle et celle de Mulhouse à Thann, ouvertes depuis longtemps déjà comme celles de la banlieue de Paris, connues sous le nom de chemins de fer de Saint-Germain, de Versailles, de Corbeil, de Sceaux, comme la ligne de Bordeaux à la Teste, comme celles de Lyon à Saint-Étienne et de Saint-Étienne à Roanne.

La dépense du réseau tracé devait dépasser, d'après les calculs officiels, la somme de 2 milliards 400 millions de francs et il y avait effectivement 1,600 millions d'engagés, dont 500 millions payés par l'État, en dehors des 200 millions qu'il avait prêtés ou que représentaient ses avances de travaux. En 1847 même, dernière année de la période et année traversée par tant d'épreuves, il n'y eut pas moins de 276 millions de dépensés. On pensait avoir achevé en quatre ans au plus toutes les lignes concédées.

Il était impossible que la révolution de 1848, surtout si elle ne devait pas réussir à donner encore à la France la forme de gouvernement régulière et définitive d'une république de citoyens animés d'un égal amour de l'ordre et de la liberté, permît de consacrer aux grands travaux publics, et particulièrement aux chemins de fer, les forces actives du pays. Héritier des embarras et de l'espèce de liquidation qui avaient préparé la chute de la monarchie de 1830 et en butte aux défiances plus ou moins légitimes de la bourgeoisie qui dispose du crédit public, le gouvernement nouveau avait trop à faire en combattant les insurrections et les intrigues pour chercher à loisir les moyens d'assurer la paix publique par une vigoureuse et triomphante impulsion donnée à une œuvre qui déjà en 1847 menaçait de languir. En bien peu de temps le mal devint presque irréparable. Aux désordres matériels et à la dépréciation des valeurs de crédit qu'on aurait pu réparer s'était venue joindre la désorganisation du personnel.

Ce qu'il n'était pas en son pouvoir d'accomplir, la révolution

de 1848 voulut au moins le tenter. Le 17 mai 1848, la commission exécutive dont faisait partie Arago, celui-là même qui en 1838 avait fait échouer le système, proposa le rachat général par l'État de toutes les lignes concédées et la conversion en rentes 5 pour 100 des titres des actionnaires évalués au cours moyen de la Bourse dans les six mois qui avaient précédé le 24 février. Le chemin d'Orléans venait déjà d'être mis sous le sequestre et, dans l'année, il en devait être de même des chemins de Bordeaux à la Teste, de Marseille à Avignon et de Paris à Sceaux, sur lesquels le service avait été désorganisé jusqu'à s'interrompre.

L'Assemblée constituante décréta le 17 août que le chemin de fer de Lyon serait racheté. La compagnie se trouvait alors à la veille de se mettre en liquidation et on ne voulut pas qu'une ligne si précieuse à posséder et qui procurait du travail à tant d'usines et à tant d'ateliers parût abandonnée un seul moment. Les ressources du Trésor étaient fort restreintes, mais, autant qu'elle le put, l'Assemblée fit le nécessaire pour qu'aucun chantier de travail ne se fermât nulle part sur les lignes dont le gouvernement avait, lors de la triste guerre civile du mois de juin, apprécié les services militaires. Une loi même, celle du 4 décembre, donna à bail à la Compagnie du Centre la petite ligne du Guétin à Nevers, longue de 11 kilomètres.

Les circonstances ne changeant point, ni en 1849, ni en 1850, ni en 1851, et tout au contraire, les prétentions et les manœuvres de tous les partis empêchant les nouvelles institutions politiques de fonctionner, ni le crédit public ni l'esprit d'entreprise ne purent retrouver de force au milieu de cette déplorable anarchie. Aussi ne fut-il sérieusement demandé, ne fut-il accordé aucune concession jusqu'à la loi du 13 mai 1851, qui autorisa le ministre des travaux publics à concéder directement le chemin de fer de l'Ouest à une compagnie formée en grande partie de capitalistes étrangers. L'État se dessaisissait en sa faveur de l'exploitation de la section ouverte entre Paris et Chartres et prenait à sa charge, conformément à la loi de 1842, les travaux à faire entre Chartres et Rennes. La concession était faite pour 99 ans, à partir de la date fixée pour l'achèvement de la ligne entière et l'intérêt de 4 pour 100 était garanti à un capital de 55 millions. La compagnie, en retour de ces avantages, prêtait 12 millions à l'État, payait les dettes de l'ancienne com-

pagnie de Paris à Versailles par la rive gauche, achetait 3 millions le matériel que l'État fournissait et opérait le raccord, sous Viroflay, des deux lignes de Versailles.

Une autre loi, celle du 1er décembre, autorisa la mise en adjudication de la ligne de Lyon à Avignon, mais ce ne fut qu'en 1852 que l'adjudication eut lieu. Désireux de combler la lacune, qui des deux côtés de Lyon, s'étendait de Châlon à Avignon sur la ligne de Paris à la Méditerranée, le gouvernement, vers la même époque, proposa non plus d'en faire l'objet d'une courte concession sous le régime de 1842, mais de substituer au concours pécuniaire de l'État appauvri l'extension de la durée de la jouissance. Une partie de l'Assemblée législative ne voulant pas voir abandonner sur cette ligne le principe de la propriété de l'État, de l'exécution et de la construction par l'État, cette proposition ne fut pas adoptée et les travaux se continuèrent plus lentement sans doute, mais aux seuls frais du trésor public.

Nous voici arrivés à la date du coup d'État qui a, en 1851 et en 1852, rétabli l'ordre matériel en France. Dire ce que ce rétablissement lui a coûté d'autre part, ce n'en est pas ici la place. Il fallait bien, lorsque nous perdions tant d'illusions et tant de ces biens qui ne s'évaluent pas en chiffres, que l'on dous donnât, pour compenser la perte en quelque chose, une sécurité et un appétit d'affaires qui ne s'accommode pas des passions politiques. Le pays parut accepter l'échange, et son activité, concentrée tout entière sur le remuement des terrains, la taille des pierres, la fonte et la forge des métaux, fit à partir de 1852 ce qu'elle avait fait dix ans plus tôt. Elle répara le temps perdu comme par enchantement.

Ne croyons pas toutefois que les quatre années du gouvernement de la République, si elles n'avaient vu entreprendre presque rien, n'avaient rien vu exécuter. On n'avait ajouté qu'une concession, celle de la ligne de l'Ouest, aux concessions anciennes, et, en travaux qui ne fussent pas décidés avant 1848, il n'avait été entrepris que le raccordement de Viroflay (2 kilomètres), et, aux frais de l'État, le chemin de Bourg-la-Reine à Orsay (16 kilomètres), et le chemin de Lyon à Avignon (234 kilomètres) ; mais au Nord les embranchements de Dunkerque, de Calais, de Boulogne, de Saint-Quentin, ainsi que le raccordement d'Anzin, étaient exploités sur tout leur parcours dès

1850 ; la section de Versailles à Chartres et l'embranchement de Dieppe étaient ouverts sur la ligne de l'Ouest ; la ligne d'Orléans s'exploitait jusqu'à Nantes, jusqu'à Poitiers, jusqu'à Nevers ; la ligne de Lyon était achevée de Paris à Châlons et d'Avignon à Marseille, ainsi que son embranchement de Montereau à Troyes, ouvert dès 1848 ; sur toute la ligne de Paris à Strasbourg, avec l'embranchement de Metz sur Forbach, on n'avait à combler que deux lacunes, entre Commercy et Frouard, entre Nancy et Sarrebourg, et la petite ligne d'Argenteuil, rachetée par la compagnie de Saint-Germain, était livrée à la circulation. En somme, on avait achevé 1,728 kilomètres, et l'on en exploitait 3,538. Sans doute, en 1847, on avait espéré qu'en 1851 les 4,702 kilomètres entrepris seraient tous achevés ; mais, au lieu d'y dépenser 276 millions comme en 1847, on avait fini par n'y dépenser que 90 millions à peine, comme en 1851. Avec les 250 kilomètres nouvellement concédés ou entrepris, il restait 1,414 kilomètres de chemins de fer à mettre en état d'exploitation.

Mais qu'on fasse aux événements politiques une part plus ou moins grande, il n'en reste pas moins vrai que c'était trop peu de chose que la mise en activité de 3,500 kilomètres de chemins de fer pour dix années de travail, pour vingt années d'études, et que la France, qui mettait tant de temps à se procurer le plus nécessaire des organes de la prospérité matérielle des peuples, n'était pas arrivée au point de puissance, d'organisation, d'éducation économique, qui devait répondre à ses grandes qualités de cœur et d'esprit et à son grand rôle d'histoire. Ce sera, en effet, la compensation de nos peines si douloureuses de 1848 et des années suivantes que d'avoir pu, dans le calme violent qui s'est établi depuis, recevoir le complément d'instruction, d'expérience et de force qui nous avait fait défaut dans les moments même où nous supposions que nous touchions au faîte de notre fortune. Les chemins de fer ont profité amplement de nos dispositions nouvelles.

Le 11 décembre 1851 fut décrété, autour de Paris, l'établissement d'un chemin de fer de ceinture, dont l'importance commerciale et stratégique n'a pas besoin d'être démontrée. Un décret du 3 janvier approuva l'adjudication du chemin de Lyon à Avignon ; un décret du 5 concéda directement le chemin de Paris à Lyon. L'adjudication fut faite avec un rabais de 11 mil-

lions sur le maximum de la subvention consentie; la concession comporta une jouissance de 99 années et la garantie d'un intérêt de 4 p. 100 du capital pour la moitié de ce temps. La compagnie devait rembourser 114 millions à l'État pour les dépenses qu'il avait faites; elle s'engageait à achever elle-même les travaux en 4 ans, et, 15 ans après l'achèvement, l'État partagera les bénéfices de l'exploitation qui dépasseraient un revenu de 8 p. 100. La résolution étant prise de pousser avec énergie tous les grands travaux d'utilité publique, on avait raison de réveiller l'ardeur de l'industrie privée en lui accordant de bonnes conditions; mais aller jusqu'à des concessions séculaires, rien ne prouve que le sacrifice fût indispensable.

Un décret du 12 février 1852 concéda une ligne embranchée à Dijon sur le chemin de fer de la Méditerranée et aboutissant à Mulhouse par Besançon, ligne prévue par la loi de 1842. Une loi du 8 juillet concéda la ligne de Cherbourg par Mantes, Évreux et Caen. Ce chemin, intermédiaire entre celui de la Normandie centrale et celui de la Bretagne, devait être relié à l'un par l'embranchement de Serquigny à Rouen, et à l'autre, par l'embranchement de Mezidon au Mans. Un autre décret, daté du même jour, autorisa la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, augmentée de celle du canal latéral à la Garonne; un décret du 24 avril 1852 compléta le groupe du Midi en concédant le chemin de Bordeaux à Bayonne et le chemin de Narbonne à Perpignan. D'autres concessions s'appliquèrent à de petites lignes locales qui devaient animer l'industrie ou faciliter les relations internationales, comme celles de Dôle à Salins, de Strasbourg à la frontière bavaroise par Wissembourg, de Metz à Thionville, de Blesme à Gray, de Béziers à Graissessac, de Provins aux Ormes. L'ensemble de ces concessions de 1852 s'étendait à environ 3,000 kilomètres.

Nous n'avons pas à considérer, en cette partie de notre ouvrage, autre chose que la formation successive des chemins de fer. Les questions financières qui s'y rattachent n'y sont signalées qu'incidemment, et n'y sauraient être discutées, comme déjà nous en avons fait plusieurs fois la remarque; mais il faut bien noter au passage les grands faits qui ont le plus influé sur la rapidité générale de l'exécution du réseau.

La concession successive des lignes à des compagnies non-seulement diverses, mais dont la situation financière était sou-

vent fort différente, qui construisaient isolément des tronçons particuliers d'une même grande ligne, qui ensuite les exploitaient avec une sorte d'hostilité des unes contre les autres, et qui avaient des vues contraires sur les développements futurs du réseau dont elles étaient partiellement concessionnaires, cette concession successive n'avait pu être évitée, mais une fois qu'on n'avait plus à passer par la période des tâtonnements, et l'expérience ayant prouvé comment il fallait agir pour éviter les crises, l'État en outre ayant repris l'autorité dont il convient que dans un certain cercle d'action il ne se départisse jamais, l'idée vint à tous de neutraliser la concurrence des intérêts et de fortifier les ressources des compagnies en fondant les unes dans les autres toutes celles qui pouvaient se grouper avec avantage. Il y avait là, sous le rapport de la grandeur des directions, un système intermédiaire entre l'unité sous l'État et la dispersion sous les associations multiples.

Il fut décidé dans les mois de février et de mars que trois groupes principaux se formeraient. Autour de la ligne directrice du Nord, déjà si bien dotée, se réunirent dans une commune entreprise les chemins d'Amiens à Boulogne, de Saint-Quentin à Maubeuge, du Cateau à Somain, de la Fère à Reims par Laon, de Noyelles à Saint-Valery. Une seule compagnie, sous le nom de compagnie d'Orléans, fut mise en possession des lignes de Nantes, de La Rochelle, de Bordeaux, de Clermont, de Limoges, de Nevers. Un embranchement spécial fut ajouté à ce groupe pour rattacher Rochefort à la ligne de Poitiers à La Rochelle. Une troisième grande compagnie reçut la ligne qui va de Paris à Dijon, à Lyon, à Avignon et qui ensuite se dirige d'un côté sur Aix, Marseille et Toulon, et de l'autre, sur Beaucaire, Nîmes, Montpellier et Cette, avec un embranchement sur les forges d'Alais et les mines de la Grand'Combe.

La constitution de ces groupes placés sous une même administration n'allait pas seulement assurer l'unité de l'exploitation, la régularité du service, l'harmonie des tarifs ; elle allait permettre à l'État, ne traitant plus qu'avec des compagnies vigoureuses et pouvant joindre quelque esprit public à leurs spéculations, de leur demander le remboursement de ses avances, de leur imposer l'exécution de lignes secondaires et enfin de stipuler qu'au delà d'un certain produit il serait toujours admis à partager les bénéfices.

L'aliénation du domaine devenait ainsi moins onéreuse et visiblement plus utile.

En 1853 parurent les premiers avantages de ces combinaisons. On ne craignit plus, malgré les difficultés du parcours, de classer la ligne dite du Grand-Central qui allait de Bordeaux à Lyon en jetant des branches sur Limoges, sur Agen, sur Montauban, sur Clermont. Les sections de Clermont à Lempdes, de Montauban au Lot, de Coutras à Périgueux, faites pour desservir de nombreuses et importantes usines, furent concédées pour quatre-vingt-dix-neuf ans le 21 avril, sans subvention ni garantie d'intérêt. Les autres sections et le chemin de Limoges à Agen devaient être exécutés suivant les dispositions de la loi de 1842, et les chemins anciens qui rattachaient le Rhône à la Loire furent considérés comme des annexes du Grand-Central.

Les lignes de l'Est étaient réunies en un cinquième grand groupe comprenant la ligne directe de Paris à Strasbourg, la ligne de Montereau à Troyes, la ligne de Blesme à Gray, les embranchements de Reims, de Forbach, de Thionville et deux nouveaux chemins, l'un de Paris à Mulhouse, l'autre de Nancy à Gray.

Indépendamment de ces groupes, des concessions étaient accordées pour un chemin de Lyon à Genève et pour un chemin de Saint-Rambert à Grenoble. La compagnie du Nord put ouvrir une ligne directe entre Saint-Denis et Creil et exécuter un embranchement sur Beauvais. Dans les Ardennes on projeta un embranchement de Reims sur Mézières, Charleville et Sédan. Un embranchement rattacha Auxerre à la ligne de Lyon. Le chemin de Nantes fut prolongé jusqu'à Saint-Nazaire; une ligne transversale unit Nantes et Rennes, une autre Tours et le Mans; une autre, à l'est, Besançon et Béfort.

Le mouvement était véritablement à applaudir. C'était sans subvention, sans garantie d'intérêts que devaient être exécutées les lignes de Montauban au Lot, de Clermont à Lempdes, de Coutras à Périgueux (on l'a déjà dit pour ces trois lignes partielles), de Reims à Charleville et à Sédan, de Creil à Beauvais, de Saint-Denis à Creil, de Paris à Mulhouse, de Paris à Vincennes et à Saint-Maur, petite ligne accordée isolément à la compagnie de l'Est, de Nancy à Gray, de Besançon à Béfort, de la Roche à Auxerre, de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire. En devenant concessionnaire des lignes de Paris à

Mulhouse et de Nancy à Gray, la compagnie de Strasbourg s'engageait à rembourser à l'État 12,600,000 fr. qui étaient dus par la compagnie de Strasbourg à Bâle et 3 millions que devait la compagnie de Montereau à Troyes; elle exonérait de plus le Trésor de la garantie d'intérêt promise antérieurement aux lignes de Saint-Dizier à Gray et de Strasbourg à Wissembourg. Enfin c'était à la seule condition d'une garantie d'intérêt nominale que la compagnie du Grand-Central se chargeait de reconstruire les vieux chemins du Rhône à la Loire, en remboursant à l'État une créance compromise de 4 millions.

Le seules concessions qui eussent imposé un sacrifice au Trésor, en raison des difficultés de l'exécution et du faible produit à obtenir sur les lignes, étaient celles des chemins de Bayonne, de Perpignan, d'Orsay, chemin commencé par l'État, de Genève, de Grenoble. L'État avait accordé aux compagnies 39,300,000 fr. de subventions et en retour elles lui avaient garanti le remboursement de 19,600,000 fr. de créances.

Il y a des époques heureuses où tout marche à souhait. On était dans l'un de ces rares moments où, trop satisfaite d'avoir échappé à des malheurs que son imagination avait grossis, une grande nation veut se consoler du sacrifice des libertés qu'elle abandonne par le déploiement d'un faste d'énergie toute matérielle destinée à réjouir les yeux et à distraire la pensée. Le gouvernement, qui n'avait à vaincre aucune des difficultés devant lesquelles ses prédécesseurs avaient si péniblement souffert, savourait avec un orgueil facile la joie de paraître l'unique créateur de tant de richesses attendues si longtemps. Il recueillait ce que d'autres avaient semé; mais ainsi marche l'histoire, et les esprits sérieux ne doivent se préoccuper que des résultats qui diminuent ou accroissent la fortune nationale. On aurait aussi mauvaise grâce à nier l'habileté avec laquelle les circonstances furent mises à profit, et quand il s'agit de travaux de premier ordre, que la science économique réclamait avec instance depuis plus de vingt ans, il n'y a qu'à se féliciter que l'heure eût sonné où ce rêve se réalisait avec l'éclat d'une fête et d'un triomphe : c'est la France, en définitive, ce n'était pas un gouvernement particulier qui triomphait. Peu importe de quel ton l'administration s'en expliquait, il fallait bien apprendre avec plaisir, mais comme la conséquence naturelle des travaux et des épreuves du passé, que les chemins concédés par

la monarchie de juillet, déduction faite des sommes remboursées par les compagnies, avaient, en moyenne, coûté à l'État 102,482 fr. le kilomètre, que les chemins concédés sous le gouvernement si court et si combattu de la seconde république avaient coûté 198,910 francs; que les chemins concédés sous le régime fictif de la présidence décennale, en 1852, avaient coûté 102,071 fr. et que les 2,134 kilomètres de chemins concédés en 1853, pour l'exécution desquels les compagnies devaient dépenser 400 millions, n'imposaient à l'État qu'une charge de 20,909 fr. par kilomètre, avec une différence totale de 180 millions sur les concessions même de 1852.

Ces calculs intéressants doivent être accompagnés au moins d'une remarque, c'est que la durée des concessions était plus que doublée par le nouveau régime, qu'il était possible que les bénéfices d'exploitation auxquels l'État renonçait au nom des générations futures surpassassent l'économie obtenue immédiatement, et qu'il n'y avait dès lors d'autre miracle réalisé que celui d'avoir fait profiter l'époque présente d'une partie de la fortune de l'avenir.

Mais les capitalistes ne se soucient pas des perspectives éloignées de la vie des générations nos héritières. Ils étaient tous d'accord en 1853 pour oublier aussi les mésaventures des époques précédentes. L'argent affluait donc, et la poursuite des concessions était devenue une fièvre que le gouvernement lui-même dut régler.

En 1854 il n'y eut que 353 kilomètres de concédés. La Compagnie de l'Est, dotée des chemins de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, fut autorisée à continuer sa ligne directe jusqu'au Rhin, et à l'y rattacher aux chemins de fer de l'Allemagne par un pont où serait, par une combinaison nouvelle, perçu un péage calculé d'après la dépense. La Compagnie de Lyon prit possession du chemin de Dijon à Besançon et à Béfort et de son embranchement d'Auxonne à Gray. Elle obtint aussi la concession d'un chemin de Châlon-sur-Saône à Dôle et d'un chemin de Bourg à Dôle ou à Besançon par Lons-le-Saulnier. Toute la région de l'est y trouvait de grands avantages. La Compagnie du Midi obtint un chemin détaché à Agde du chemin de Bordeaux à Cette, et aboutissant, par Pézenas, à Clermont et à Lodève. La Compagnie du Nord, déjà concessionnaire, mais à titre éventuel, du chemin de Noyelles à Saint-

Valery, fut nantie d'un titre définitif. Dans l'état d'excitation où était montée la spéculation il ne paraissait pas prudent de faire davantage, mais l'administration fut au contraire très-empressée à concéder les petits bouts de lignes purement industrielles, qui n'avaient aucune valeur financière proprement dite, mais qui mettaient des exploitations minérales ou métallurgiques en communication avec les grandes voies de transport.

La ligne du Grand-Central, si onéreuse, mais si utile à établir pour toute une partie de la France, la plus laborieuse et la plus déshéritée, n'avait encore été concédée que pour les sections faciles à construire et d'un revenu rémunérateur. Il restait aussi à faire pénétrer les voies de fer dans le cœur de la Bretagne et dans les massifs des Pyrénées. Les mesures prises en 1855 furent : la formation d'un nouveau grand groupe par la fusion, sous le nom de Compagnie de l'Ouest, de la ligne de Paris à Saint-Germain, accrue de la petite ligne d'Auteuil, qui fait partie du chemin de fer de ceinture, de la ligne de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, des embranchements de Dieppe et de Fécamp, de la ligne de Paris à Caen et à Cherbourg, et de l'ancienne ligne, dite de l'Ouest, allant de Paris à Chartres, au Mans, à Laval, à Rennes, et se rattachant déjà à la ligne de Cherbourg et à la ligne de Nantes. Son réseau fut accru de concessions nouvelles, qui faisaient passer les chemins de fer par tous les points importants de la Bretagne et de la Normandie ; — la concession à la Compagnie d'Orléans, avec une subvention de 25 millions, d'un chemin de Nantes à Châteaulin, en suivant le littoral et en détachant un rameau sur Napoléonville ; — la concession d'un nouveau chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais, accordée collectivement aux trois compagnies d'Orléans, de Lyon et du Grand-Central ; — la concession définitive à la Compagnie du Grand-Central de la section du chemin de fer de Clermont à Montauban, comprise entre Lempdes et le Lot, de la section comprise sur la ligne directe de Bordeaux à Lyon, entre Saint-Étienne et le chemin de Clermont à Montauban, de la section comprise entre ce chemin et Périgueux et de la ligne de Limoges à Agen ; — la cession à la Compagnie du Grand-Central de la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, concédée d'abord à la Compagnie d'Orléans, et la stipulation faite entre l'État et la compagnie du Grand-Central qu'elle se chargerait d'embranchements sur Cahors, Ville-

neuve-d'Agen, Bergerac et Tulle, aux termes de la loi de 1842, si l'État, dans les mêmes termes, en entreprenait l'exécution.

L'année 1855 a été en outre signalée par les travaux d'une commission spéciale chargée de réunir les éléments d'une statistique des chemins de fer. La publication de cette statistique a été faite en 1856; elle nous a été fort utile. Bien qu'il n'y ait pas de raison pour scinder en deux parties la période qui commence avec l'année 1852 et qui se continue, il ne nous paraît pas hors de propos de faire une halte au moment où la commission, recueillant les documents les plus exacts, résume dans ses considérations l'histoire déjà longue de nos chemins de fer.

Les grandes lignes, qui, en 1851, présentaient encore des lacunes étaient livrées à l'exploitation sur tout leur parcours, à l'exception de la traversée de Lyon qui ne pouvait être achevée qu'en 1856. Les prolongements du centre étaient parvenus à Clermont et se rapprochaient de Limoges; le chemin de l'ouest avait atteint le Mans et allait atteindre Laval; la ligne de Dijon à Besançon était ouverte jusqu'à Dôle; aux abords de Paris, le chemin de ceinture reliait entre elles toutes les grandes gares, car celle de l'Ouest, dite du Montparnasse, était rattachée un peu plus loin, sous Viroflay à la ligne de Paris à Versailles par la rive droite; la petite ligne d'Auteuil était en activité; le chemin de Sceaux avait été prolongé jusqu'à Orsay et le chemin de fer du Midi, concédé en 1852 seulement, était mis à la disposition du public de Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Langon. Le réseau général concédé à la fin de 1851 comprenait 3,918 kilomètres; le 30 juin 1855 il en comprenait 11,496 et les capitaux engagés dépassaient la somme de 2 milliards. Le chiffre des dépenses annuelles, qui était tombé à 90 millions en 1851 était remonté à 237 millions en 1853 et s'était élevé à plus de 340 millions en 1854. En 1847, année la plus active de la dernière période de la monarchie de Juillet, il n'avait pas été au delà de 246 millions, somme qui pour l'époque était, il faut le dire, tout aussi considérable.

A la date du 30 juin 1855, le réseau des chemins de fer français comprenait, nous venons de le voir, une étendue de 11,496 kilomètres, dont 4,975 livrés à l'exploitation.

Ces 11,496 kilomètres avaient été l'objet de 78 actes de concession [1]; successivement il s'était formé pour les construire ou

[1] Non compris les concessions abandonnées, celles des chemins industriels et celles des chemins de fer à rails sur la voie publique.

les exploiter 59 compagnies, réduites ensuite à 24, dont 8 possédaient à elles seules 10,729 kilomètres de chemins, y compris 698 kilomètres concédés en commun à quelques-unes d'elles.

Les chemins concédés s'étendaient sur le territoire de 77 départements et 52 départements étaient déjà traversés par les lignes mises en exploitation.

La dépense totale était évaluée à environ 3 milliards 900 millions et les dépenses faites par l'État ou par les compagnies montaient, le 31 décembre 1854, à 2 milliards 158 millions. Plus de 340 millions avaient été consacrés en 1855 aux travaux d'établissement des ligues. Les subventions payées ou promises par l'État dépassaient la somme de 900 millions[1], et le montant des annuités garanties était de 61,302,800 fr., intérêt d'un capital de 1,554,745,000 fr.[2].

La dépense à la charge des compagnies s'élevait à 2,975 millions et leur capital social à 1 milliard 180 millions. Le surplus devait être couvert par des obligations contractées en leur nom et par elles.

Les recettes d'exploitation, pour l'année 1855, avaient dépassé le chiffre de 200 millions, donnant une recette brute de 46,445 f. par kilomètre. Le transport des voyageurs et les accessoires de la grande vitesse figuraient pour 102,?28,658 fr. dans les recettes totales. Les dépenses ayant été de 87,091,053 fr. ou de 20,030 f. par kilomètre, le revenu net total était de 57 p. 100 de la recette brute, soit de 114,855,105 fr. pour l'ensemble des lignes et de 26,415 fr. pour la moyenne kilométrique.

Ce revenu représentait plus de 6 p. 100 du capital de premier établissement et environ 9 p. 100 des dépenses faites par les compagnies[3].

Les 11,496 kilomètres du réseau concédé en 1855 équivalaient à 80 p. 100 de la longueur des voies navigables et à plus de 30 p. 100 de la longueur des routes impériales. Pour établir les concessions, l'administration avait dépensé plus de 3 millions en

[1] Les subventions des localités montalent seulement à 27,893,957 francs.

[2] L'État avait de 1837 à 1847 avancé en argent 58,600,000 fr. aux Compagnies à titre de prêt. Au commencement de 1855 il avait été remboursé de 20,085,590 fr.

[3] Dans le cas où le revenu atteindrait 8 p. 100, l'État s'était réservé le droit de partager l'excédant sur des lignes formant ensemble une étendue de 5,647 kilomètres.

frais d'études et fait étudier en effet plus de 33,000 kilomètres de terrain.

Les concessions faites antérieurement à 1834, comprenant 214 kilomètres, avaient été perpétuelles. Celles qui suivirent jusqu'en 1837, comprenant 135 kilomètres, furent conclues pour 99 ans. La concession du chemin de Bordeaux à la Teste, faite en décembre 1837 et celles qui furent accordées en 1838, comprenant ensemble 624 kilomètres, ne s'étendirent pas aussi loin, mais les événements firent résilier les contrats stipulés pour 220 de ces kilomètres et proroger jusqu'à 99 ans la durée de la jouissance du reste, sauf toutefois pour la ligne de la Teste qui n'obtint pas de prolongation. Sur 2,786 kilomètres concédés à partir de ce moment jusqu'en 1850, il y en eut 2,773, presque la totalité, qui ne furent accordés que pour une durée temporaire inférieure à celle du bail séculaire. Seules, les petites lignes de Sceaux et du chemin de fer atmosphérique de Saint-Germain, eu égard à leur nature spéciale et à leur peu d'étendue (13 kilomètres), y firent exception. Mais à partir de 1851 le gouvernement revint aux concessions séculaires. Il y avait eu, au 30 juin 1855, 7,955 kilomètres concédés ainsi, et en même temps toutes les concessions faites à titre perpétuel étaient ramenées, de même que les concessions d'une moindre durée étaient portées à la durée uniforme de 99 ans. Il n'y eut d'exception que pour la section de Vireux à la frontière, petit chemin de 2 kilomètres concédé à une compagnie belge en 1845.

Le gouvernement s'est réservé généralement la faculté de racheter les chemins 15 ans après leur mise en exploitation complète.

Les concessions de l'année 1855 avaient augmenté le réseau de 1,711 kilomètres, et dans le cours de l'exercice il y avait eu 894 kilomètres de livrés à la circulation. Il en fut ouvert 967 en 1856, année où le gouvernement n'eut aucune concession à accorder et où il ne s'opéra de fusion que celle de la compagnie de Dôle à Salins, dans la compagnie de Paris à Lyon, et 1,263 en 1857, année où l'on concéda près de 4,000 kilomètres de chemins.

Le réseau particulier du Grand-Central fut partagé entre la compagnie de Paris à Orléans et celles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée qui se fusionnèrent. Ces compagnies, en acceptant de l'exécuter, obtinrent des lignes complétant leur

ancien réseau. La compagnie d'Orléans absorba en outre le petit chemin de Sceaux et d'Orsay qui n'avait qu'une existence incertaine et que l'on pouvait rattacher au tronçon de sa grande artère. La compagnie de Saint-Rambert à Grenoble, prenant le nom de Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, joignit à l'unique ligne qui lui appartînt deux chemins plus directs embranchés à Lyon et à Valence sur la ligne de Lyon à la Méditerranée. La compagnie du Midi put prolonger jusqu'à Arcachon le chemin de la Teste, et, en échange de la charge des routes agricoles qu'elle avait, moyennant subvention abandonnée depuis, à construire dans les Landes, il lui fut concédé à l'extrémité de sa ligne des rameaux détachés dans les Pyrénées. Les compagnies de l'Est et des Ardennes étendirent également le tracé de leurs voies de façon à les rapprocher, indice de la fusion qui devait les unir. Enfin, la concession d'un chemin de fer de Bordeaux au Verdon fut faite à une compagnie particulière. L'ensemble des lignes concédées était porté de cette manière au chiffre de 13,960 kilomètres. A la faveur des remaniements de réseaux opérés en 1857, l'administration imposa aux compagnies un cahier des charges uniforme, et ce fut là encore un progrès notable d'accompli.

Le fait principal qu'il y ait à citer pour 1858, c'est la prise à bail pour 40 ans du canal du Midi par la compagnie du Midi, déjà concessionnaire du canal latéral à la Garonne, et l'absorption dans son sein de l'ancienne ligne de Bordeaux à la Teste.

On ne comptait plus que onze compagnies, et encore était-il entendu que la compagnie du chemin de Lyon à Genève et celle des Ardennes seraient dans un temps donné unies aux compagnies de Paris-Lyon-Méditerrannée et de l'Est. Une autre de ces onze compagnies, celle du chemin de Graissessac à Béziers avait laissé le 20 mai 1858 placer sa ligne sous le sequestre, et celle du chemin de Bességes à Alais, avait confié l'exploitation de la sienne à la compagnie de Lyon.

Au commencement de cette année 1858, les dépenses faites s'élevaient à 3,656,500,000 fr. non compris les frais d'étude. L'État avait pris à sa charge 718 millions de ces dépenses et les départements, les communes et les particuliers, 30 millions. On évaluait les dépenses à faire pour exécuter les concessions définitives à 1,979,000,000 fr. dont l'État n'avait que 170 millions à sa charge. Les concessions faites à titre éventuel, si on

les exécutait, devaient nécessiter un surcroît de dépenses de 615 millions et demi.

Quel que fût l'applaudissement avec lequel on avait accueilli depuis quelques années les travaux rapides de l'industrie privée, l'extension continuelle de son œuvre commençait à inquiéter ceux qui fournissaient l'approvisionnement des capitaux employés par les compagnies. On avait vu baisser en 1857 le chiffre du revenu de toutes les lignes, et ce qui n'était que l'effet d'une crise commerciale passagère parut à une grande partie du public le premier signe de la dépréciation graduelle et continue des titres de la propriété temporaire des chemins de fer. Une fois construites les voies les plus productives, il y avait à croire, disait-on, que les frais de la construction des voies secondaires ordonnées par le gouvernement absorberaient le plus clair des bénéfices sur lesquels avait compté d'abord la spéculation. La loi du 23 juin 1857 venait, en outre, de grever d'un impôt la négociation des valeurs mobilières et de contribuer au discrédit qui les atteignait, non sans raison, pour quelques-unes.

Les compagnies de chemins de fer, en présence de la baisse qui avait envahi le marché même des obligations, redoutèrent de ne pouvoir emprunter qu'avec de grandes difficultés l'argent nécessaire pour remplir leurs engagements et leurs administrations se concertèrent pour demander à la fois le rappel de la loi d'impôt de 1857, la prolongation du délai de l'exécution des chemins qui restaient à construire et la révision des conditions de la concession. A la suite de longs pourparlers et de conventions diverses, la loi du 11 juin 1859 approuva les mesures prises par le gouvernement pour aider les compagnies.

Il fut décidé qu'on n'ajournerait aucune partie des chemins que l'utilité des lignes déjà établies faisait attendre avec impatience par la population et que, sans recourir au système des subventions qui était onéreux pour l'État, sous quelques formes ingénieuses qu'il fût pratiqué, ou du moins en ne l'employant que pour des cas particuliers, on adopterait un système général de garantie d'intérêts applicable à tous les capitaux recueillis et à mettre en mouvement.

Encore une fois, nous ne faisons pas ici d'histoire financière ni de critique de finances et nous ne nous occupons des chemins de fer qu'en les considérant comme un domaine particulier, détaché du domaine général de l'État, dont il nous faut suivre

le développement régulier. Nous n'insistons, par conséquent, pas sur le plus ou moins d'habileté avec lequel furent défendus les intérêts du Trésor. Ces considérations auront plus loin leur place.

La presque totalité des lignes concédées pour achever le premier réseau nécessaire de nos voies ferrées sur une étendue de 7 ou 8,000 mètres, était en exploitation ou allait l'être. Les conventions passées en 1858 et en 1859, distinguant cet ancien réseau du nouveau, ne lui accordèrent rien et lui reprirent même les garanties dont jouissaient les capitaux employés sur certains points, sauf toutefois les droits des tiers, et avec quelques exceptions, par exemple, pour la compagnie du Midi. Le nouveau réseau, au contraire, qui devait être construit non plus sur les fonds du capital-actions, mais sur ceux du capital-obligations, reçut une garantie générale d'intérêt et d'amortissement, distribuée entre chacune des lignes de ce réseau, indépendamment les unes des autres. Au commencement de l'année 1860, les six grandes compagnies avaient exécuté 6,999 kilomètres et avaient encore à exécuter 514 kilomètres de leur ancien réseau. Leur nouveau réseau comprenait 8,547 kilomètres, dont 1,950 étaient livrés à la circulation, 4,950 en construction ou à construire, et 1,647 concédés seulement à titre éventuel. La compagnie du Nord avait 407 kilomètres à construire et peut-être 200 de plus; la compagnie de l'Est, avec les lignes des Ardennes, 443 et peut-être encore 50; la compagnie d'Orléans, 1,096 et 700; la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, 1,266 et 606; la compagnie du Midi, 643 et 91; la compagnie de l'Ouest, 1,095 kilomètres sans concessions éventuelles [1].

Il fut stipulé que la garantie d'intérêt et d'amortissement accordée au capital de construction de ces ouvrages durerait 50 ans; qu'elle commencerait le 1er janvier 1864 pour la compagnie de l'Est, et le 1er janvier 1865 pour les autres compagnies, et qu'aucune ligne ne pourrait jouir de cette garantie qu'une fois mise en exploitation, et à partir seulement du commencement de l'année qui suivrait son ouverture.

[1] En ajoutant à ces chiffres l'étendue des lignes concédées aux autres compagnies, on trouve, pour la même date, un total de 16,308 kil. concédés, dont 9,066 kil. exploités, 5,595 kil. à construire ou à terminer, et 1,647 kil. concédés éventuellement. Les petites lignes industrielles comprenaient en outre 119 kil., dont 104 étaient construits. Le tout avait coûté à établir 3,763,961,148 fr. 76, dont 2,482,182,665 fr. 95 pour l'ancien réseau.

La garantie ayant été fixée à 4 p. 100 d'intérêt et 0 fr. 65 pour 100 d'amortissement, la loi l'a appliquée à une somme totale de 3,101,500,000 fr., dont 2,557,000,000 fr. pour les concessions définitives et 544,500,000 fr. pour les concessions faites à titre éventuel. Or, la garantie et l'amortissement de 3,110,500,000 fr. forment dans ces conditions une annuité de 144,219,750 fr. Telle est la charge de l'État pour une période de 50 ans, et dont il aura eu à s'acquitter partiellement dès 1864.

Comme c'est en moyenne à 5 fr. 75 pour 100 que les compagnies avaient négocié toutes leurs obligations, on pensait en 1860 que si la construction du nouveau réseau ne dépassait pas les chiffres prévus, il y aurait pour les compagnies 1 fr. 10 à ajouter pour le service de leurs emprunts, et qu'elles n'auraient que cette somme à prendre sur le produit de leur ancien réseau, dans le cas où le produit des lignes nouvelles ne pourrait y suffire.

Néanmoins il a été convenu que l'État serait couvert de sa garantie par une partie des produits de l'ancien réseau, lorsque ces produits dépasseraient la somme fixée d'un commun accord pour représenter, avec l'intérêt et l'amortissement des obligations anciennes, et le 1,10 pour 100 du supplément éventuel de la garantie de l'État, la moyenne des dividendes distribués dans les dernières années aux actionnaires des compagnies. Il fallait dès lors déterminer nettement le revenu net moyen, qui devait dans tous les cas appartenir à ces actionnaires. On l'a évalué kilométriquement à 38,400 fr. pour le Nord, c'est-à-dire à 37,094,400 fr. pour 966 kilomètres; à 27,800 fr. pour l'Est, c'est-à-dire à 27,132,800 fr. pour 976 kilomètres; à 27,000 fr. pour l'Ouest, c'est-à-dire à 32,238,000 fr. pour 1,194 kilomètres; à 27,400 fr. pour l'Orléans, c'est-à-dire à 48,251,400 fr. pour 1,761 kilomètres; à 37,400 fr. pour la Méditerranée, c'est-à-dire à 68,479,400 fr. pour 1,831 kilomètres, et à 19,500 fr. pour le Midi, c'est-à-dire à 15,561,000 fr. pour 798 kilomètres[1].

[1] Le maximum de revenu assuré, sur l'ancien réseau, pouvait être néanmoins diminué de 200 fr. pour chaque longueur de 100 kilomètres que les compagnies n'achèveraient pas dans le délai fixé, à condition que la diminution ne dépassât pas 1,000 fr. par kilometre pour le Nord, 800 fr. pour l'Est, 1,000 fr. pour l'Ouest, 2,400 fr. pour l'Orléans, 2,000 fr. pour la Méditerranée, 1,200 fr. pour le Midi. Ces stipulations qui ont pour but d'entretenir le zèle des compagnies ne sont pas toujours exécutées, parce que le gouvernement craint de toucher aux sources du

Le secours donné de cette manière par l'État peut être regardé comme suffisant, puisqu'il laisse intacte, ou à peu près intacte, la fortune acquise des compagnies, et l'État lui-même ne s'expose pas à une protection indéfiniment coûteuse, car il a fait décider qu'il serait remboursé des fonds versés par lui sur les produits des lignes nouvelles dès que ces produits dépasseraient, d'une quantité quelconque et en quelque temps que ce fût, la somme nécessaire pour équivaloir à cette garantie d'intérêt et d'amortissement, et que s'il n'était pas remboursé à l'expiration de la concession, il se paierait de sa créance sur le matériel des lignes des deux réseaux.

Les conventions portent, en outre, que l'État partagera les bénéfices au delà d'une certaine somme de revenu fixé ainsi : sur l'ancien réseau du Nord, 53,000 fr. de revenu kilométrique; sur celui de l'Est, 8 p. 100; 30,000 sur celui de l'Ouest; 32,000 fr. sur celui de l'Orléans; 8 p. 100 sur celui de la Méditerranée et du Midi. Sur le nouveau réseau, le chiffre est 6 p. 100 pour le Nord, l'Ouest et l'Orléans et la partie des lignes de l'Est provenant de la compagnie des Ardennes, 8 p. 100 pour le reste des lignes de l'Est et pour le Midi, et, pour la Méditerranée, le chiffre du revenu exactement nécessaire pour servir l'intérêt et l'amortissement des obligations, c'est-à-dire sans doute moins de 6 p. 100. Le tout, à partir du 1er janvier 1872 ou de l'année qui suivra l'achèvement des lignes en retard. On le voit, l'ancien et le nouveau réseau des compagnies, bien que placées sous la même administration, forment désormais des entreprises tout à fait distinctes.

En même temps que ces conventions se stipulaient, le gouvernement profitant de l'occasion, complétait la révision des cahiers des charges et régularisait une dernière fois la durée de jouissance accordée aux diverses concessions dont se composait le domaine de chaque compagnie. La concession du Nord expirera le 31 décembre 1950; celle de l'Est, le 26 novembre 1954; celle de l'Ouest, le 31 décembre 1956; celle d'Orléans le même jour; celle de la Méditerranée, le 31 décembre 1958; celle du Midi, le 31 décembre 1960. Toutes sont rachetables après

Crédit public en se montrant trop rigoureux pour les capitalistes des entreprises. C'est ainsi qu'après 1852 il a restitué la moitié des cautionnements qui avaient été déclarés acquis à l'État par suite des déchéances légalement prononcées de plusieurs compagnies.

l'expiration de quinze années de jouissance, excepté celle du Midi qui ne peut être rachetée que le 1er janvier 1884.

Mais achevons la description historique du domaine des voies ferrées.

Les faits principaux en 1860 sont la constitutiou des chemins de fer d'Algérie[1] et l'extension du réseau français sur les territoires nouveaux de la France.

Au moment de l'annexion de la Savoie, le chemin nommé Victor-Emmanuel était exploité, du Rhône à Saint-Jean-de-Maurienne, sur une longueur de 106 kilomètres et en construction jusqu'à Modane, 30 kilomètres plus près du tunnel commencé sous le Mont-Cénis. Le gouvernement du royaume d'Italie voulut se réserver l'honneur d'achever ce percement gigantesque et il en prit tout le travail à son compte, moyennant un payement fixé plus tard par la convention du 9 juin 1862 à 19 millions que le gouvernement français fournira lorsque la communicatiou sera ouverte. La compagnie du Victor-Emmanuel jouissait d'une garantie d'intérêt sur un capital qui n'avait pas été limité. Une loi postérieure (1862) n'affecta la garantie qu'à la somme de 66 millions. Mais ce sont là des travaux qui avaient été commencés avant la réunion des territoires. Le décret du 1er août déclara d'utilité publique, en Savoie, le chemin d'Annecy à Aix-les-Bains par Rumilly et le chemin d'un point de la ligne de Chambéry à Modane à déterminer à ou près de Montmélian à la limite des départements de la Savoie et de l'Isère, dans la direction de Grenoble, Chacun de ces chemins devait avoir une longueur de 49 ou 50 kilomètres. Peu de jours après, le décret du 22 août rattacha au réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans les conditions des conventions du 22 juillet 1858 et du 11 juin 1859, uu chemin du Var à Nice, prolongement de la ligne de Toulon au Var. A la fin de l'année, le décret du 26 décembre décréta d'utilité publique un chemin de Thonon à Collonges, long de 84 kilomètres, embranché sur la ligne de Lyon à Genève.

La mauvaise saison a, en 1860, contrarié l'exécution des travaux et n'a permis de livrer à la circulation que 245 kilomètres de lignes nouvelles. Les préoccupations que la guerre d'Italie avait fait naître dans le monde des affaires ne furent pas étran-

[1] Voir le chapitre du Domaine de l'Algérie et des colonies.

gères à ce ralentissement. Non compris les lignes de Savoie, ni 227 kilomètres de chemins autorisés par des lois de la session, il y avait, à la fin de 1860, 9,334 kilomètres de chemins mis en exploitation, 5,505 kilomètres concédés définitivement et 1,600 kilomètres de concessions éventuelles. Sauf pour la ligne de Gap à la frontière qui devait faire l'objet d'une convention internationale, l'étude des avant-projets nécessaires pour les formalités d'enquêtes était achevée et de plus l'étude de 2,000 kilomètres de lignes à proposer plus tard était déjà faite.

En 1861, les concessions éventuelles faites en 1857 ont toutes été rendues définitives, sauf pour les quatre lignes de Busigny à Hirson avec prolongement sur Mézières, de Limoges à Brives, de Brioude à Alais, d'Orléans à la ligne du Bourbonnais et à l'embranchement de Cahors, qui ont donné lieu à de longues discussions et à une instruction supplémentaire.

La loi du 2 juillet a autorisé l'exécution de 1,325 kilomètres de nouveaux chemins que l'administration a été autorisée à exécuter dans les termes des lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845. On évaluait la dépense à 233 millions pour la part de l'État.

En 1862, la loi du 6 juillet a accordé à la compagnie du Nord, déjà concessionnaire à titre éventuel d'un chemin d'Hirson à la ligne de Saint-Quentin, l'autorisation de le diriger sur Achette et de le plonger jusqu'à Valenciennes, et, de plus, de construire une ligne de Lille à la frontière belge vers Tournai, et un décret du même jour a rendu définitive la concession du chemin d'Hirson à Achette.

Le tracé du chemin d'Amiens à Rouen, concédé pour les deux tiers à la compagnie du Nord et pour un tiers à celle de l'Ouest, était resté indécis entre le Grand-Parc et Rouen. Un traité passé entre les deux compagnies a déterminé la construction d'une première branche dirigée du Grand-Parc sur Rouen, par Darnetal et d'une seconde branche dirigée sur la ligne de Dieppe. Deux lignes importantes, celle de Mézières à Hirson et celle de Brioude à Alais, ont été l'objet de concessions définitives au profit de la compagnie de l'Est et de celle de Lyon-Méditerranée. De son côté, la compagnie d'Orléans a obtenu la concession de la petite ligne de Palaiseau à Limours. Toutes ces additions ont augmenté de 171 kilomètres les voies ferrées des grandes compagnies.

Dans le cours de l'année il a été livré 980 kilomètres à l'exploitation, ce qui a porté le développement des chemins ouverts au public au chiffre de 11,098 kilomètres.

La part des constructions à la charge de l'État était lourde : d'abord, en vertu des conventions du 11 juin 1859, les trois chemins de Rennes à Brest, de Toulouse à Bayonne et de Perpignan à Vendres, chemins à exécuter dans les conditions de 1842; ensuite par la loi du 1er août 1860, les quatre chemins de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, de Lunéville à Saint-Dié, et d'Épinal à Remiremont, à entreprendre jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense prévue; aux termes des décrets du 1er et du 31 août et du 29 décembre 1860, confirmés par la loi du 29 juin 1861, les trois lignes d'annexion de Grenoble à Montmélian, d'Aix à Annecy et de Thonon à Collonges; par la loi du 2 juillet 1861, vingt-quatre chemins nouveaux, à entreprendre comme les quatre chemins de la loi de 1860, jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense prévue; enfin, par la loi du 6 juillet 1862, le chemin de Belfort à Guebwiller que le gouvernement était autorisé à concéder moyennant une subvention de 3 millions. L'État n'avait pas ainsi moins de 31 chemins et de 1,973 kilomètres à sa charge, mais des concessions successives l'ont peu à peu soulagé.

Une compagnie nouvelle, celle des Deux-Charentes, s'est rendue le 16 juin adjudicataire des quatre lignes de Napoléon-Vendée à La Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, moyennant des clauses financières approuvées par la loi du 6 juillet 1862. Le même jour le chemin de Libourne à Bergerac a été concédé sans subvention. Un décret du 16 août a concédé, aux conditions de la loi du 2 juillet 1861, le chemin de Dieuze à Réchicourt, et le 12 novembre a eu lieu l'adjudication, à approuver législativement en 1863, des lignes de Napoléon-Vendée aux Sables d'Olonne et de Napoléon-Vendée à Bressuire : moyennant 34,500,000 fr. de subventions, l'État s'est ainsi débarrassé de 653 kilomètres de chemins qui devaient lui coûter 59,200,000 fr. Il lui restait 1,320 kilomètres à exécuter et il poussait activement les travaux des lignes de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, de Lunéville à Saint-Dié, d'Épinal à Remiremont, de Grenoble à Montmélian, d'Annecy à Aix, de Thonon à Collonges, de la ceinture de Paris, de Niederbronn à Thionville, de

Louviers au chemin de Paris à Rouen, d'Annonay à Saint-Rambert, de Dijon à Langres, de Châtillon-sur-Seine à Chaumont et au chemin de Paris à Strasbourg, de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes, de Clermont à Montbrison, et de Commentry à Gannat. Les autres lignes devaient être concédées le plus tôt possible.

La situation à la fin de l'année 1862 se présentait ainsi : 15,990 kilomètres de concessions définitives faites aux grandes compagnies et comprises dans la loi du 11 juin 1859; 830 kilomètres de concessions faites à des compagnies diverses, 290 kilomètres de concessions éventuelles prévues par la loi de 1859 et 1,320 kilomètres de chemins décrétés et non concédés [1].

Retournons de quelques pas en arrière pour mieux voir l'œuvre des années les plus récentes.

Depuis les grands arrangements pris en 1859, quelques chemins secondaires avaient seuls été concédés à la compagnie du Nord et à celle de Lyon-Méditerranée; mais les besoins de l'industrie nationale et le programme économique de 1860 imposaient au gouvernement l'obligation de créer des lignes nouvelles.

Deux lois du 1er août 1860 autorisèrent l'établissement de six chemins de fer pour traverser les contrées industrielles de la Normandie et des Vosges, et des décrets intervenus dans la même année prescrivirent l'exécution de trois lignes pour rattacher la Savoie à l'ancien territoire. La loi du 5 juin 1861 fixa les conditions de la concession d'un chemin d'embranchement sur Aigues-Mortes ; la loi du 2 juillet autorisa l'administration à entreprendre 24 chemins distribués dans toutes les régions qu'il était juste d'en faire jouir ; la loi du 6 juillet 1862 autorisa, moyennant subvention, la concession d'une ligne de Belfort à Guebwiller, et deux décrets déclarèrent d'utilité publique les chemins de Dunkerque à Furnes et de Reims à Mourmelon. On évaluait à 550 millions la dépense des 1,827 kilomètres ainsi tracés.

Mais l'entreprise était onéreuse pour le Trésor, si c'était sur les fonds de l'État que le gouvernement devait l'exécuter. Il chercha donc à les concéder. Quatre compagnies nouvelles se chargèrent par adjudication de huit des 37 lignes décrétées en

[1] Tous ces détails sont pris dans la collection des exposés de la situation de l'Empire.

1860, en 1861 et en 1862; une neuvième ligne avait été directement concédée à la compagnie des Salines de l'Est.

Au commencement de 1863, il y avait, en somme, une longueur de 16,712 kilomètres comprise dans les concessions des six grandes compagnies, sans compter 816 kilomètres appartenant à diverses compagnies, et 1,337 kilomètres laissés à la charge de l'État.

Pour que des travaux de cette étendue fussent menés avec une activité qui répondît à la grandeur de leur programme, il fallait évidemment ranimer le zèle des compagnies. Malheureusement il commençait à devenir certain que les conventions de 1859 ne suffisaient pas pour les préserver des embarras qu'on avait voulu leur éviter. L'Est, l'Ouest et le Midi demandaient qu'on vînt à leur secours; Orléans hésitait à ajouter des lignes à son second réseau, et la compagnie de Lyon-Méditerranée ne voulait prendre aucune charge avant qu'on eût résolu la question du chemin direct de Cette à Marseille que le Midi lui disputait avec énergie. Le Nord seul restait en dehors des compétitions et des craintes, parce qu'aucune des lignes nouvelles n'était comprise dans son cercle d'action.

Le gouvernement qui, déjà en 1859, avait voulu soutenir leur crédit et qui n'était pour rien dans les erreurs d'évaluation que l'on avait commises, ne refusa pas d'élever sa garantie en la proportionnant au capital réel de la dépense du nouveau réseau, et, pour faire disparaître l'une des causes principales de l'inaction de deux des cinq compagnies, il termina l'affaire du chemin de Cette qui fut cédé à la compagnie de Lyon sous des conditions propres à satisfaire les intérêts de la compagnie du Midi. Il put ainsi répartir entre les cinq directions 1,325 des 1,337 kilomètres restés à sa charge, le seul chemin de la ceinture de Paris réservé, et il y joignit, soit à titre définitif, soit à titre éventuel, la concession de 42 nouvelles lignes, longues de 1,876 kilomètres, en ayant soin de servir les intérêts généraux du pays par la création d'une quatrième classe de transports dont le tarif, variant de 0 fr. 04 c. à 0 fr. 08 c. selon la distance, était applicable aux matières premières, et notamment à la houille et aux engrais.

La loi du 11 juin 1863 sanctionna ces dispositions. Dans le cours de la même année, une loi régla l'application de la garantie d'intérêt accordée à la compagnie du chemin Victor-

Emmanuel par le gouvernement sarde, et limita à 66 millions le capital garanti; une autre loi approuva la concession d'un chemin de 50 kilomètres entre Bourg et Sathonay, joint à une entreprise de dessèchement des marais de la Dombes, moyennant 3,750,000 fr. de subvention pour le chemin[1]; une troisième loi accorda une subvention de 2,000,000 à la concession d'un chemin de 41 kilomètres entre Perpignan et Prades, destiné à l'exploitation du minerai de fer du Canigou.

Les lignes concédées atteignaient ainsi un développement de 20,380 kilomètres, non compris les 12 kilomètres du chemin de fer de ceinture de Paris, sur la rive gauche de la Seine.

La révision des conventions de 1859 a augmenté de 461 millions le capital garanti aux compagnies de l'Est, de l'Ouest et du Midi. Les lignes nouvelles ont été considérées comme devant coûter 743,500,000 fr.; mais une partie de ces lignes, ayant été comprise dans l'ancien réseau, ne donne lieu à aucune garantie. Il est vrai que, d'un autre côté, quelques chemins de l'ancien réseau d'Orléans et de Lyon ont été placés dans le nouveau. Toute compensation faite, la garantie afférente aux lignes nouvelles comprend un capital de 401 millions. En y joignant les 66 millions du Victor-Emmanuel, le total est de 928 millions. Les conventions de 1859 se rapportaient à un capital de 3,110,500,000 fr. Il en résulte que toute la masse des capitaux garantis par l'État est de 4,038,500,000 fr.

Le chiffre des subventions accordées est de 383,300,000 fr. non compris une somme de 15,500,000 fr. dépensée sur divers chemins cédés à Lyon et au Midi. De ces 383,300,000 fr. il faut déduire 15,300,000 fr. de dépenses faites par l'État antérieurement à 1859 sur des lignes cédées à l'Ouest, à l'Est et à l'Orléans, et qui n'avaient pas été arrêtées au compte. Reste une somme de 368 millions dont l'État peut se libérer en 92 annuités de 16,854,400 fr., calculées à 4 1/2 p. 100 pour l'intérêt et l'amortissement.

L'État doit de plus supporter les dépenses d'achèvement ou de construction des chemins de Rennes à Brest, de Toulouse à Bayonne, et de quatre lignes du réseau du Midi, exécutables dans les conditions de la loi de 1842. Il doit encore payer 1,500,000 fr. à la compagnie du Nord pour la traversée de

[1] Et 1,500,000 pour les dessèchements.

Boulogne, et solder les subventions accordées aux chemins des Deux-Charentes, de la Vendée, de Libourne à Bergerac, de Sathonay à Bourg et de Perpignan à Prades. Il doit enfin achever ou faire achever le chemin de fer de Paris sur la rive gauche de la Seine, et prévoir le payement de la somme de 19 millions qui, en vertu de la convention internationale du 9 juin 1862, sera due au gouvernement italien lors de l'ouverture complète du Mont-Cénis. Ces travaux et ces subventions représentaient, à partir du 1er janvier 1864, une dépense de 102 millions distribuée sur huit années, et qu'il faut ajouter aux 368 millions payables par annuités à partir de la même époque. Or, l'État a dépensé antérieurement 980 millions. Le total de sa dépense en participation dans les frais de la construction des chemins de fer français montait donc ou montera à la somme de 1,450 millions [1].

Le réseau entier, tel qu'il était fixé au commencement de 1864, atteignait la longueur de 20,392 kilomètres et devait coûter 8,750 millions, dont 1,450 fournis ou à fournir par l'État et 7,300,000,000 fournis ou à fournir par les compagnies. Le prix du kilomètre moyen revient dès lors à 428,000 fr. dont 71,000 fr. à la charge de l'État.

Le 1er janvier 1863 la longueur des chemins exploités était de 11,081 kilomètres. Le 1er janvier 1864, elle comprenait 937 kilomètres de plus. L'État avait dépensé 980 millions et il lui restait 470 millions à dépenser; les compagnies avaient dépensé 5,050 millions et il leur restait à dépenser 2,250 millions [2].

[1] Subventions en travaux ou en argent accordées antérieurement à 1861, 961,500,000 fr. — Subventions allouées en 1861 et en 1862 à des compagnies diverses, 32,500,000 fr. — Subventions accordées en 1863 aux compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Lyon-Méditerranée et du Midi, y compris les dépenses précédemment faites par l'État, 309,300,000 fr. — Subventions accordées à des compagnies diverses, 24,750,000 fr.—Travaux dans les conditions de la loi de 1842, 43,950,000 fr.

[2] *Situation des lignes au commencement de* 1864.

	Longueur concédée.	Longueur exploitée	A terminer.
Nord.	1,609 k.	1,184 k.	425 k.
Est.	3,087	2,303	784
Ouest.	2,508	1,497	1,011
Orléans.	4,211	2,599	1,612
A reporter.	11,415	7,583	3,832

L'administration déclarait qu'il n'entrait pas dans ses prévisions d'ajouter plus de 2,000 kilomètres aux 20,000 dont se composait le réseau général, et que ces 2,000 kilomètres, décrétés successivement et sans précipitation, semblaient devoir répondre pour longtemps aux besoins réels du pays.

Nous inscrivons en note[1] les derniers renseignements relatifs à l'étendue et au produit des lignes exploitées. Quant à l'ensemble du réseau complet, au commencement de 1865 il présentait une longueur de 20,881 kilomètres, dont 19,384 concédés aux six

Report. . .	11,415	7,583	3,832
Paris-Lyon-Méditerranée. . .	5,779	2,886	2,893
Midi.	2,179	1,276	903
Divers.	1,007	273	734
Chemin de ceinture (non concédé).	12	—	—
Totaux. . .	20,392	12,018	8,374

Situation des concessions, au 1er janvier 1864.

	Concessions antérieures à 1863.	Concessions de 1863.	Total.
Nord.	1,609 k.	— k.	1,609 k.
Est.	2,336	751	3,087
Ouest.	2,304	204	2,508
Orléans.	3,890	321	4,211
Lyon-Méditerranée.	4,396	1,383	5,779
Midi.	1,637	542	2,179
Compagnies diverses. . .	816	191	1,007
Totaux. . .	16,988 k.	3,382 k.	20,380 k.

[1] Des chiffres plus récents encore nous sont fournis au moment même où cette page passe pour la dernière fois sous nos yeux.

A la date du 1er janvier 1865, l'ancien réseau qui n'avait que 7,560 kil. en exploitation l'année précédente, en comptait 7,755, dont 1,053 pour le Nord; 977 pour l'Est, y compris 4 kilomètres sur le territoire suisse, à Bâle; 900 pour l'Ouest; 1,762 pour l'Orléans; 2,008 pour la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, y compris 16 kilomètres sur le territoire suisse, et 219 pour les sections de Toulon à Nice, Livron à Privas, Sorgues à Carpentras, et des Arcs à Draguignan, passées par décret du 11 juin 1863, du nouveau réseau dans l'ancien; 797 pour le Midi; 116 pour le Victor-Emmanuel (section du Rhône); 17 pour le chemin de Ceinture; 51 pour la compagnie de Graissessac à Béziers; 32 pour celle de Bességes à Alais; 19 pour celle d'Anzin à Somain; 15 pour celle de Carmaux à Albi; 1 pour celle de Lyon à la Croix-Rousse, et 7 pour celle de la Croix-Rousse à Sathonay.

Le nouveau réseau qui avait 4,457 kil. en exploitation à la fin de 1863, en comptait 5,270 à la fin de 1864, savoir: 122 pour le Nord, non compris les 9 kilomètres de la petite ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, dont les produits ne figurent

grandes compagnies (891, éventuellement), 1,485 à 22 compagnies diverses, et les 12 kilomètres du chemin de ceinture de Paris, sur la rive gauche, non encore concédés.

Au nombre des lignes concédées à des compagnies diverses figurent les chemins d'Orléans à Châlons-sur-Marne, de Valenciennes à Lille, d'Épinac à Velars, d'Enghien à Montmorency, d'Arras à Étaples, longs de 487 kilomètres, dont la concession, faite en 1864, n'a été accompagnée d'aucune subvention ni d'aucune garantie d'intérêt.

Plus de 1,000 kilom. de chemins ont été livrés, en 1864, à la circulation. On doit citer parmi les voies les plus importantes, celle de Bayonne à Irun, qui a permis de rattacher Paris à Madrid [1], celle de Quimper à Chateaulin, qui met Brest en communication avec Nantes, celle de Rennes à Saint-Malo, de Montmélian à Grenoble, de Lunéville à Saint-Dié, d'Épinal à Remiremont.

En parlant des routes et des chemins ordinaires, nous avons

pas dans les comptes d'exploitation de la compagnie; 1,517 pour l'Est; 782 pour l'Ouest; 1,137 pour l'Orléans, non compris les 23 kilomètres de la section d'Arvant à Massiac, exploitée par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et 514 pour le Midi. Le total des kilomètres de l'ancien et du nouveau réseau, monte ainsi le 1er janvier 1865 au chiffre de 13,025. Il n'y avait que 12,018 kil. en exploitation l'année précédente.

On a compris dans ce chiffre, comme nous venons de le voir, 20 kilomètres des chemins qui dépendent du territoire suisse, mais on n'y a pas compris les 9 kil. de la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux Perches, ni non plus les 15 kil. de la ligne de Chauny à Saint-Gobain, et les 27 kilom. de la ligne d'Épinac à Pont-d'Ouche, dont les recettes ne figurent pas dans les comptes.

On voit dans ces comptes, tels qu'ils étaient relevés au tableau officiel donné dans le *Moniteur* du 11 mars 1865, que la recette de 1863 a produit en tout, 497,459,072 francs, et celle de 1864, 523,260,833 francs, soit 25,801,761 francs de plus. La part de l'ancien réseau a été en 1863, de 410,107,022 fr., et, en 1864, de 424,323,759 fr., ce qui représente un revenu kilométrique de 54,856, et de 55,788 francs. La part du nouveau réseau a été, en 1863, de 87,352,050 francs, et, en 1864, de 98,937,074 francs. Il s'en dégage un revenu kilométrique, brut, de 21,611 francs pour 1863, et de 20,868 francs pour 1864. De telle sorte que le revenu kilométrique brut de l'ancien réseau a haussé de 1,70 pour cent, et le revenu du nouveau réseau baissé de 1,88.

[1] L'inauguration de la grande ligne directe de Paris à Madrid et à Alicante a eu lieu le 15 août 1864. Nous avons eu le plaisir d'y prendre part et avons recueilli nos souvenirs dans un article du *Journal des Économistes* publié au mois de septembre. Pourquoi faut-il qu'un esprit de défiance que le patriotisme n'excuse pas ait décidé les Espagnols à donner à leurs voies de fer une largeur qui empêche notre matériel d'y circuler?

déjà mentionné les chemins de fer vicinaux de l'Alsace. Les sections ouvertes en 1864 inaugurent un ordre nouveau de chemins de fer, et leur ouverture doit, en conséquence, être signalée encore ici comme l'un des événements considérables de l'histoire du nouveau domaine public, esquissée dans ce chapitre.

En fin de compte, car nous devons nous arrêter à un chiffre, l'État a, déduction faite des remboursements qui lui ont été faits, dépensé 980 millions pour les chemins de fer et les compagnies, 5,530 millions. Il reste encore à dépenser, le 1er janvier 1865, 2,130 millions.

L'État est chargé d'exécuter, dans les conditions de la loi de 1842, les trois lignes de Toulouse à Auch, de Montrejeau à Luchon, et de Lourdes à Pierrefitte, concédées éventuellement à la Compagnie du Midi, ainsi que le chemin de ceinture de Paris, sur la rive gauche. La dépense est estimée 40 millions. Il doit de plus 35,200,000 francs de subventions aux lignes des Deux-Charentes, de la Vendée, de la Dombes et de Perpignan à Prades, et, en outre, il s'est engagé, par les contrats des concessions du 11 juin 1863, à payer 395,590,000 fr. en 92 annuités, qui, pour l'intérêt et l'amortissement, représentent une charge annuelle de 18,120,000 francs.

Il est impossible de déterminer nettement et une fois pour toutes le montant des charges annuelles que les stipulations de garantie d'intérêt du capital des compagnies font aussi peser sur l'État. Pour 1865 la somme est de 31 millions. On peut regarder comme probable que ce chiffre ne variera guère d'ici à 1872, année où doivent s'achever les travaux en cours d'exécution. Peut-être s'élèvera-t-il à 35 millions; mais, qu'on ne l'oublie pas, les compagnies rembourseront l'État dès qu'elles seront en bénéfice, et, au delà d'une certaine recette, elles doivent partager l'excédant de leur bénéfice même avec lui. Enfin, avant un siècle, l'État doit être redevenu maître de toutes les lignes, et son droit de rachat peut s'exercer déjà dans quelques années.

C'est là une belle perspective, si toutes les espérances se réalisent. Nous ne doutons pas du développement continu de notre commerce et de la circulation des personnes et des choses, quand même des événements imprévus causeraient quelque interruption dans cette marche progressive; mais nous voudrions être aussi sûr que le gouvernement du pays saura saisir toutes les occasions favorables pour opérer le rachat des lignes

qu'il lui importe le plus, comme au public, de posséder, et que surtout il ne se laissera pas persuader, aux approches de l'expiration des concessions, d'aliéner encore un tel domaine.

On a dit que la rentrée des chemins de fer dans les mains de l'administration publique équivalait pour l'avenir à l'extinction de la dette actuelle du pays. Si, en effet, nous pouvions y trouver les 4 ou 500 millions que nos dettes nous coûtent chaque année, nous ne pourrions nous plaindre de l'argent que l'État y a mis pour en laisser les revenus à des compagnies ; mais qui nous répond qu'on saura revendiquer cette propriété? Les concessions ne se prorogent que trop aisément de nos jours.

Environ 22,000 kilomètres de chemin de fer, telle est donc l'étendue des lignes qu'en moins d'un demi-siècle, et presque en trente ans, nous aurons construites sur le sol de la France; mais déjà nous savons que d'autres chemins de fer vont exister. L'Alsace a inauguré en 1864 des voies ferrées qui seront rapidement imitées dans les plus actifs de nos départements.

Les efforts des départements et des communes[1] ont eu pour but de faire avec la loi du 21 mai 1836, ce que le gouvernement a fait avec la loi de 1842. Il n'était d'abord question, pour les compagnies locales qui s'étaient formées sous la direction de l'ingénieur en chef et du préfet du Bas-Rhin, que d'offrir à la compagnie de l'Est un concours en nature en lui délivrant tout exécutés les terrassements et les ouvrages d'art. On y a ajouté des subventions pécuniaires du département pour représenter le prix des stations et des maisons de garde, et l'État a fourni lui-même un subside.

Ces chemins de fer, que la compagnie de l'Est exploitera comme les lignes ordinaires de son réseau, ont été considérés dès l'origine comme de véritables chemins vicinaux sur lesquels il n'y aurait qu'à poser des rails, ce qui a permis de les exécuter à très-bon marché. Les travaux ont été faits au moyen des prestations dues aux chemins vicinaux, qui entrent pour 36 et 40 pour 100 dans la somme mise par le département à la charge des communes. Le coût n'a pas dépassé 20,000 fr. le kilomètre sur l'un des deux chemins d'Alsace, et 38,000 fr. sur l'autre,

[1] *Enquête sur l'exploitation et la construction des chemins de fer*, in-4°, 1863, p. CXXXIX.

et, en comprenant les rails, mais non le matériel roulant, le kilomètre ne reviendra qu'à 70,000 et 88,000 fr.

C'est en 1859 et en 1860 que le conseil général du Bas-Rhin a classé les chemins vicinaux de grande communication sur lesquels devaient être posés des rails, savoir : 1° de Villé à Schelestadt, 14,800 mètres ; 2° de Haguenau à Niederbronn, 19,600 mètres ; 3° de Strasbourg à Vasselonne, Molsheim et Barr, 49,100 mètres ; 4° de Hochfelden à Bouxwiller, 12,700 mètres ; 5° de Molsheim à Mutzig ; 6° embranchement de la ligne de Niederbronn à l'usine de Reischshoffen. Cinq autres lignes ont été ajournées. L'ensemble du réseau projeté comprend 200 kilomètres. On n'a mis que 69 kilomètres en cours d'exécution. L'administration centrale a compris qu'il fallait encourager ces efforts, et la loi du 1er août 1860 l'a autorisée à allouer une subvention de 600,000 fr. pour le chemin de Strasbourg à Barr et une subvention de 240,000 pour le chemin de Haguenau à Niederbronn.

Ces chemins de fer vicinaux sont nés d'une idée très-juste de ce que l'industrie privée et les localités doivent faire pour compléter la vaste entreprise des lignes de premier et de second ordre à la veille aujourd'hui d'être achevée par l'État ou pour appartenir un jour à l'État. Leur spécialité les rend propres à vivifier les contrées que le réseau de ces grandes lignes ne peut atteindre, et, en dispensant de les soumettre aux mêmes règles de construction et d'exploitation, elle engage les départements, les communes, les particuliers à faire des sacrifices qu'ils ne voudraient pas faire pour des travaux dont l'État se chargerait ou qu'il concéderait et dont ils ne seraient pas maîtres.

Nous sommes exactement ici en face d'ouvrages semblables à ce que sont les chemins vicinaux comparés aux grandes routes, et dès à présent l'on pourrait concevoir une classification des voies de fer modelée dans toutes ses parties sur celle des anciennes voies de communication. Il y aurait des chemins de fer impériaux de première, de seconde et de troisième classe, des chemins de fer départementaux ou vicinaux de grande communication, et, si les lignes se ramifient encore à leurs extrémités, des chemins de fer vicinaux ordinaires. Si l'État était resté ou redevenu maître des voies qu'il a momentanément cédées aux compagnies, cette classification serait applicable dès à présent.

Mais on a vu que l'État ne peut avant longtemps opérer le rachat des chemins de fer, et que la majorité des gens qui se piquent de comprendre les finances n'est pas, pour le moment, favorable au rachat lui-même. Nous n'avons aucune raison pour être de leur avis, et nous voudrions qu'aussitôt qu'il le pourra l'État rentre en possession de l'importante partie du domaine public que les circonstances, et même des nécessités que nous reconnaissons, l'ont conduit à aliéner momentanément. Il nous paraît juste toutefois de dire ici ce que les partisans de l'exploitation par les compagnies répètent chaque jour, et nous nous adressons, pour ne rien diminuer de l'autorité de ces allégations, aux écrits de M. Perdonnet[1], l'un des hommes qui ont consacré le plus de leur vie à l'étude et à la pratique des chemins de fer.

Les compagnies, dit-il, sont contrôlées par l'État; elles sont dans la situation d'un entrepreneur vis-à-vis duquel on a le droit de se montrer sévère. L'État ne serait pas contrôlé ou ne le serait que par ses propres agents. Il y aurait toute une révolution à accomplir dans le personnel et dans les habitudes pour arriver au changement d'exploitation. Les compagnies, bien que contrôlées par l'État, ont une liberté d'action que le gouvernement ne laisserait jamais à ses agents et qui leur permet d'animer, d'intéresser tout leur monde au bien du service. Le stimulant de l'intérêt privé répond du soin avec lequel elles cherchent à améliorer le revenu de leur concession et cet intérêt est d'accord avec celui du public. « L'industrie particulière, a dit M. Molé, a seule le secret du juste rapport des avantages et des dépenses; elle seule sait approprier les travaux à leur fin. » Les grandes compagnies ne pourraient acquérir trop de force et d'influence que si le gouvernement était trop faible. Pour ce qui touche aux tarifs, si l'État sacrifiait le revenu des lignes, il reprendrait la somme sacrifiée sur l'impôt et ferait payer à tous la faveur faite à quelques-uns. Enfin, si l'État exploitait, il serait sans cesse assailli par des critiques et des demandes de toute nature dont les compagnies ne sont pas si nécessairement dans le cas de se préoccuper.

Ces raisons peuvent toutes se discuter, mais la discussion nous entraînerait loin. Nous ne croyons pas si embarrassant

[1] *Notions générales sur les chemins de fer*, p. 127.

qu'on le croit d'opérer la révolution administrative qui résulterait d'un changement de maître. Nous ne pensons pas non plus que l'État soit moins capable de gérer les chemins de fer qu'il ne l'est de gérer les canaux et les routes. Ce qui nous toucherait le plus, ce serait la crainte d'enlever à l'industrie privée l'un des champs les plus vastes de son activité, mais il faudra bien que cette carrière lui manque à l'expiration des contrats et d'ailleurs tout ce qu'on a professé d'excellent sur la nécessité de laisser les individus agir et de restreindre partout le rôle actif de l'État ne peut être raisonnablement allégué quand il s'agit des travaux publics et du domaine de la nation entière. Les compagnies, en outre, ne sont pas des individus. Leur rôle est de construire pour l'État; et celui de l'État, quand elles ont achevé leur tâche, est, en leur accordant le légitime bénéfice auquel elles ont droit, de reprendre dans l'intérêt de tous, la suite de ces grandes affaires de finance et de partager entre tous, par des réductions de tarifs, l'excédant du bénéfice dû aux conducteurs et aux exécuteurs de l'entreprise. Le résultat est obtenu, dira-t-on, par l'exécution des clauses qui admettent l'État au partage des produits quand ils s'élèvent au-dessus d'un chiffre déterminé. Cela ne suffit point. On dira aussi que ce n'est pas à tous que les réductions de tarifs profiteront ; mais si tout le monde ne veut pas voyager, et à la longue tout le monde voyagera, chacun recueille, qu'il s'en aperçoive ou non, quelque chose de l'avantage qui résulte du bas prix et de la fréquence des transports de marchandises. Il ne s'agit pas d'ailleurs de réduire les tarifs jusqu'à rendre les lignes trop peu productives pour suffire aux charges qu'elles auront longtemps à supporter.

D'où vient qu'en ce moment les Anglais songent à faire racheter leurs chemins de fer par l'État? Ils sont partisans aussi prononcés que nous des droits des individus et meilleurs commerçants [1]. Ne soyons donc pas si excessifs, tantôt pour défendre une idée, tantôt pour en défendre une autre. Les chemins de fer sont des routes encore plus que des affaires de banque et d'industrie, et l'État doit demeurer toujours le maître des routes. La question du placement des capitaux des particuliers est secondaire. Peu importe que leurs titres s'appellent des actions, des obligations ou des rentes.

[1] En 1860, l'Angleterre possédait 18,320 kilomètres de chemins, ayant coûté 8,878 millions, et donnant 721,258,000 fr. de produit brut.

Ce qu'on appelle maintenant l'industrie publique, c'est-à-dire celle qui exécute pour le compte de l'État, des départements ou des communes, les grands travaux publics, aura dans peu d'années terminé la construction des chemins de fer; elle est désintéressée dans le débat et tournera vers d'autres œuvres les forces et les ressources dont elle dispose.

Mais, de quelque avis qu'on soit, il est impossible de ne pas être satisfait des proportions prises par l'établissement des voies ferrées. En 1858 la superficie du sol occupé par les voies construites était déjà de 25,300 hectares. Elle atteindra le chiffre de 47 ou de 48,000.

Nous avons déjà fait remarquer, au chapitre des voies navigables et à celui des routes et chemins, que l'extension si grande des chemins de fer n'avait pas diminué l'utilité des canaux et des routes de terre. En voici encore une preuve : En 1841, époque où il n'existait que 885 kilomètres de chemins de fer, le parcours total kilométrique était de 113,000,000 pour les voies ferrées et de 420,000,000 pour les voies ordinaires. En 1854, le parcours par chemin de fer s'élevait à 1,372,000,000, mais celui des voies ordinaires n'avait pas diminué ; il avait même augmenté de 8 millions. Les résultats obtenus depuis n'ont pas été déterminés avec la même précision, mais on sait que la proportion est restée la même.

Les chemins de fer ont donc rendu au public des services immenses et dont la valeur l'emporte sur tous les inconvénients des systèmes qu'on a employés et que l'on aurait pu employer pour les construire. Quand on revendique ici les droits de l'État sur cette partie du domaine, on ne le fait pas avec la pensée de prétendre que les intérêts de l'État ont été lésés dans le passé par l'exploitation des compagnies. Sans entrer dès à présent dans des détails de finance qui doivent être placés ailleurs, nous rappellerons qu'en 1862, sur une recette de 476,167,427 fr. et en 1863 sur une recette de 495,264,387 fr. ou de 42,999 fr. par kilomètre (55,476 fr. pour l'ancien réseau et 21,341 pour le nouveau) les voies ferrées ont procuré à l'État par le produit de l'impôt dit du dixième, un revenu de 23,023,826 et de 24,917,082 francs.

Ce n'est pas là le seul profit que l'État en tire. Ils lui paient des frais de contrôle et de police ; ils participent aux dépenses de la télégraphie ; ils supportent des contributions foncières et mo-

bilières ; ils ont à acquitter des droits de timbre très-élevés et enfin ils allégent la dépense militaire du pays par des transports d'hommes et d'objets qui quelquefois se font gratuitement, et généralement se font à des prix réduits [1].

[1] Extrait du *Rapport du conseil d'administration de la Compagnie du Midi* (27 avril 1864).

« Il peut être utile de vous faire connaître le détail des sommes que l'État prélève et des bénéfices qu'il réalise sur notre exploitation, sous des formes diverses. En voici le relevé pour l'exercice 1863.

1° *Dépense de contrôle.*		
Frais de contrôle, de surveillance et de police. . .	305,696	386,770 »
Charges de l'administration des télégraphes. . .	81,074	
2° *Charges du fisc.*		
Abonnement au timbre.	316,048	3,023,269 »
Contributions foncières, mobilières, patentes. . .	199,905	
Impôt du dixième.	1,586,747	
Timbre des lettres de voiture.	315,900	
Impôts sur les valeurs mobilières.	604,669	
3° *Réduction du tarif des militaires.*		
Bénéfice de trois quarts de place, réalisé sur une recette de 409,140 fr., ci.		1,227,420 »
4° *Service des postes.*		
Bénéfice dû au parcours gratuit de 834,333 kilomètres de wagons ambulants, et de 958,766 kilomètres de courriers convoyeurs, ci. .		919,501 »
Total.		5,556,960 »

La part de cette somme afférente à l'ancien réseau étant d'environ 4 millions et demi, il en résulte que l'État reçoit un intérêt de 8 1/2 p. 100 de la subvention de 51,500,000 fr. qu'il a déboursée pour ce réseau.

D'un autre côté, comme notre exploitation s'est liquidée en 1863 par un produit net de 19,522,479 fr., ancien et nouveau réseau; comme, d'un autre côté, l'ensemble des avantages financiers réalisés par le gouvernement (et dont la majeure partie constitue pour nous les pertes sèches, soit comme supplément de dépenses, soit comme privation de recettes), ne s'élève pas à moins de 5,556,960 fr., il en résulte que la part de l'État représente :

29 p. 100 du produit net de notre exploitation.

48. p 100 de la somme restant à distribuer aux actionnaires, après le payement de l'intérêt des obligations.

Et enfin 26 p. 100 de cette même somme, en ne considérant que les impôts versés directement dans les caisses de l'État. »

D'un autre côté on a calculé que la compagnie de l'Est a dans le cours du même exercice payé à l'État 7,400,000 fr. de redevances et d'impôts, et que l'État a réalisé en outre, en se servant de ses lignes, 7,260,000 fr. d'économies diverses.

Si l'on applique ce calcul à toutes les lignes, on verra que l'État recueille dès à présent de grands avantages des chemins de fer.

Ajoutons quelques pages encore à ce chapitre, car la matière vaut la peine qu'on l'examine le plus longtemps qu'on le peut. Le domaine public ne possède pas un plus actif instrument de richesse.

On a récemment remarqué qu'en 1865 la France n'est encore qu'au sixième rang des États européens, si l'on compare l'étendue de son réseau de chemins concédés à celle de son territoire. La Grande-Bretagne, la Belgique, la Saxe royale, les Pays-Bas et la Suisse passent avant elle. Elle est au quatrième rang, si c'est au chiffre de la population ; mais elle n'est plus qu'au septième et au huitième, si la comparaison affecte non pas le réseau concédé, mais le réseau réellement mis en exploitation. Quant à la longueur intrinsèque des lignes, nous arriverons sans doute à être les premiers, car l'Angleterre n'a que 21,000 kilomètres de concédés. Il est vrai qu'elle en a exécuté déjà près de 20,000. Sur le continent même, le pays qui, après nous, a le plus de chemins de fer à posséder, c'est l'Autriche, qui n'en a concédé que 8,600 kilomètres, et n'en exploite encore que 6,000.

Mais ces comparaisons, il faut l'espérer, seront bientôt vaines. Le principal de la tâche est fait aujourd'hui ou du moins est à la veille de l'être. Lorsqu'en 1872 nos 21 ou 22,000 kilomètres de grandes lignes seront livrés à la circulation, il ne restera plus qu'à établir des chemins locaux, qui coûteront bien moins cher, et qui demanderont, non-seulement moins d'argent, mais moins de temps pour s'exécuter. Les travaux de la commission spéciale de 1863 permettent de tracer déjà le programme de leur construction, et l'Alsace a commencé de le réaliser.

Il nous reste à dire où en est le mouvement de la circulation qu'ont fait naître et qu'excitent incessamment ces nouvelles routes merveilleuses.

En 1863, année où la longueur moyenne des chemins exploités était de 11,534 kilomètres, 71,874,589 voyageurs ont parcouru chacun 42 kilomètres. Le parcours moyen des marchandises a été de 136 kilomètres, et le nombre des tonnes transportées, de 29,793,000, ce qui fait 4,052,000,000 tonnes transportées à la distance d'un kilomètre.

Les recettes brutes ont fourni 168,431,872 fr. pour les voyageurs, 268,872,586 fr. pour les marchandises, et 63,946,967 fr. pour les produits accessoires. Le total monte à 501,251,425 fr., ce qui donne 43,460 francs pour le kilomètre. On a payé seule-

ment 0 fr. 06,62, en 1864, le transport kilométrique de la tonne, qui se payait 0 fr 06,73 en 1863. Cette réduction de 0 fr. 00,11, appliquée à 4,052,000,000 tonnes, a fait bénéficier le commerce de 4,500,000 francs. Si l'on se reporte aux comptes de 1855, année marquée, comme nous l'avons dit, par les travaux d'une enquête statistique très-approfondie, on voit qu'en huit ans le prix du transport kilométrique de la tonne a baissé d'un centime au moins, et que, par conséquent, le commerce y gagne environ 40 millions. Ces résultats sont déjà satisfaisants, mais ils ne doivent que donner l'envie d'en obtenir encore de plus heureux. L'administration elle-même semble désirer que les réductions profitent aussi aux voyageurs. Il est certain que l'on voyagera d'autant plus qu'on pourra circuler plus commodément et à meilleur marché. C'est donc aux compagnies à faire tous leurs efforts pour composer et distribuer leurs trains de façon à appeler et à satisfaire le public. Leurs recettes n'en seront que meilleures, et l'État n'en percevra qu'un impôt plus élevé.

On a tout dit sur l'utilité des chemins de fer. La vérité est qu'ils ont bien dépassé celle des canaux, et que leur rapidité surtout leur a permis d'exercer une bien autre influence sur la civilisation. Ils transforment véritablement sous nos yeux la vie des peuples, et sans doute à aucune époque on n'aura vu s'opérer de si énormes changements dans les habitudes et dans les mœurs. La richesse publique et la richesse particulière en croissent comme en dépit de nous, et c'est ce qui contribue à la fortune des gouvernements, qui se disent et que l'on croit les créateurs et les garants de cette nouvelle opulence.

Pour ne prendre qu'un trait de la physionomie que les chemins de fer donnent à tous les exercices de notre activité, nous avons à indiquer un calcul bien simple.

En 1864 les chemins de fer ont transporté 4,052 millions de tonnes de marchandises à la distance d'un kilomètre pour une somme de 0 fr. 06,62 par kilomètre et par tonne. On ne peut estimer à moins de 20 centimes le coût de ce transport par le roulage. L'économie est donc de 0 fr. 14 centimes au moins pour chaque tonne, et de 567 millions pour la masse transportée. Le public gagne ainsi plus du double du prix payé pour le transport. Objecter que ces marchandises n'auraient pas é' transportées si le roulage seul existait, et que le public n'au· pas eu 269 millions à payer, c'est faire le plus bel élogr

voies nouvelles, puisqu'elles sollicitent et font naître les transports, ce qui est une véritable création d'utilité et de richesse.

Le même calcul montre ce que les personnes gagnent. En 1864 un nombre de 3,018,608,000 de voyageurs ont parcouru la distance d'un kilomètre à 5 centimes et demi le kilomètre, ce qui représente une dépense de 166 millions. On payait autrefois 10 et 11 centimes pour le même parcours. L'économie est donc juste d'une égale somme de 166 millions, et s'il est vrai que la plupart des voyageurs n'auraient pas fait la dépense qu'ils ont faite, et qu'ils n'auraient pas voyagé, les chemins de fer qui leur ont permis de circuler n'en doivent être qu'estimés davantage.

On peut ajouter que le parcours moyen de 42 kilomètres, qui a été la mesure de la circulation de chacune des 72 millions de personnes formant le total de 3,018,608,000 de voyageurs, à un kilomètre, a été effectué en une heure et demie, tandis qu'il aurait demandé quatre heures et demie autrefois. L'économie de temps est de trois heures par individu et de 216 millions d'heures pour tous. Or, c'est un fort beau capital que 216 millions d'heures de travail. C'est la vie active de plus de 50 mille hommes pendant toute une année.

CHAPITRE VI.

DOMAINE PUBLIC MONUMENTAL.

On a décrit dans les chapitres qui précèdent les parties du domaine public qui sont incorporées au sol ; mais le domaine public ne comprend pas seulement les rivages de la mer, les ports et leurs ouvrages permanents, les fortifications, les fleuves, les rivières, les canaux, les ponts, les routes, les chemins. Il y a encore à y classer les monuments et les édifices publics.

Un édifice, un monument est public lorsque autrefois ou de nos jours on a voulu lui assurer la perpétuité passagère dont les sociétés humaines disposent et lorsque tous, et non un seul ou quelques-uns, peuvent en faire usage. Même quand l'usage n'en est pas possible ou n'en est pas permis à tous, il suffit que personne en particulier n'en soit propriétaire pour que cet édifice, ce monument soit public. Et, d'autre part, nul édifice, même monumental, n'est public et ne tient au domaine lorsqu'il a été élevé pour l'usage des individus et afin de produire un revenu. La règle, on le voit, est invariable.

La valeur intrinsèque d'un monument et d'un édifice public n'entre pour rien dans les motifs qui lui impriment le sceau de la domanialité. Les uns ont été consacrés au service permanent de la nation, comme les palais où siégent les pouvoirs qui la représentent et la gouvernent, comme les galeries où sont conservés ses musées et ses bibliothèques ; les autres sont par eux-mêmes des témoins vivants du progrès des arts ; les autres sont des souvenirs de religion ou d'histoire. Ici nous admirons un Louvre, une colonne Vendôme, un Arc de Triomphe ; là une église de village qui date des rois mérovingiens, une croix qui

rappelle une bataille, une pierre levée que la main de nos pères de la vieille Gaule semble soutenir encore.

Le domaine public monumental, comme tout ce qui constitue le domaine public, peut se trouver confié soit à l'État qui représente la nation indivise, soit aux départements, soit aux communes, mais il est et demeure inaliénable et imprescriptible.

Lorsqu'en 1811 un décret a donné aux départements la propriété des édifices nécessaires au service des affaires départementales, c'est à tort que dans le texte de cet acte de cession l'on a employé les termes de « propriété pleine et entière », car il est impossible que l'État donne le droit d'aliéner quelque partie du domaine monumental et la convertisse en propriété transmissible. Les départements et les communes n'ont d'ailleurs reçu que les monuments et édifices qu'ils devaient, non pas posséder, mais détenir et conserver d'une manière permanente. Les immeubles qu'ils n'ont, comme l'État lui-même, que passagèrement besoin de voir affectés à leur service, ne sont pas nécessairement des édifices ou des monuments du domaine public, car il faut l'existence d'un intérêt général et d'un intérêt continu pour créer la domanialité.

Dans quelques monuments publics, par exemple dans nos grandes manufactures de tapisseries des Gobelins ou de porcelaines de Sèvres, se sont installés des services qui produisent un revenu, mais quand le revenu n'est qu'un accident secondaire, le monument n'en est pas moins public, surtout si les services qui y sont établis l'ont été, dans la pensée du fondateur, pour y demeurer toujours et dans l'intérêt de tous. Le revenu variable arrive alors en surcroît de la propriété invariable, comme l'herbe qui pousse sur les fortifications inaliénables, et que l'on récolte, que l'on vend, pour ne pas la laisser perdre.

Le domaine monumental public de l'État comprend d'abord les monuments des arts et les monuments historiques, civils ou religieux. Ce sont les plus précieux, car on ne refait pas les chefs-d'œuvre et on n'improvise pas les souvenirs. Le reste vient ensuite.

C'est ici que l'on saisit la différence de l'ancien domaine royal et du nouveau domaine de la nation. Le roi n'a jamais été censé possesseur des églises de la France, pour ne citer qu'une partie des édifices publics, tandis qu'il est hors de con-

testation que les églises, même les plus pauvres et les plus humbles, sont des propriétés nationales. Lorsque la Révolution, ayant la France à régénérer et ne sachant encore comment s'y prendre, mit les églises au nombre des biens dits nationaux qu'elle avait à vendre, elle faisait de la politique et, le culte supprimé, disposait utilement d'immeubles déserts; mais quand la religion fut restaurée et que les autels retrouvèrent des prêtres et des fidèles, les anciens temples, aliénés ou tenus en réserve comme des biens aliénables, prirent leur rang parmi les édifices du domaine public perpétuel. Peu importe qu'on les classe dans la partie de ce domaine qui reste sous la main de l'État [1] ou qu'on les attribue en propre aux communes [2], elles sont propriétés incommutables de tous et dépendent du domaine public général. Il est inutile de dire qu'une église n'est un bien domanial que tant qu'elle reste affectée au service religieux. Elle reste cependant dans le domaine si elle possède, au point de vue de l'art ou des souvenirs, les qualités d'un monument historique.

En 1836 on a publié un tableau des propriétés de l'État, et en 1846 un tableau des propriétés des communes, où sont concónfondus les monuments et les édifices publics inaliénables et les immeubles qu'il est toujours possible d'aliéner. C'est là encore une confusion du domaine public, dont personne n'est véritablement propriétaire, pas même l'État, et des divers domaines que possèdent propriétairement l'État, les départements, les communes et certaines associations reconnues en qualité de personnes morales.

Le Louvre et les Tuileries, par exemple, sont des biens du domaine public inaliénable, parce que le siége du gouvernement

[1] Comme c'est l'avis de M. Gaudry, t. I, p. 612.

[2] Ainsi le veut la jurisprudence du conseil d'État. Nous pensons de la même manière, parce que les églises nouvellement construites par les communes ne peuvent être attribuées au domaine public de l'État. Or, il est inutile de distinguer les édifices religieux en anciennes églises, ayant été cédées aux communes par l'État, et en églises nouvelles sur lesquelles l'État ne saurait avoir aucun droit foncier. Le mieux est donc d'attribuer toutes les églises communales aux communes et de ne réserver au domaine public de l'État que les cathédrales; mais encore une fois ces divisions du domaine public en un domaine public de l'État, en un domaine public départemental et en un domaine public communal ne sont que des classifications d'ordre et des dispositions de finances; elles n'enlèvent rien aux caractères qui font reconnaître partout le domaine public.

y est traditionnellement établi et parce que, le gouvernement n'y siégeât-il plus, ils demeureraient encore monuments historiques; mais l'hôtel qu'habite un ministre, un commandant de place, un préfet, n'est un édifice public que lorsque sa destination est perpétuelle et qu'il est porté sur la liste des monuments de notre histoire. S'il n'est qu'affecté pour un temps à l'habitation des fonctionnaires ou au service de leurs bureaux, et si rien ne le distingue des bâtiments qui se construisent tous les jours, ce n'est que l'un des immeubles aliénables qui font toujours partie du domaine général, puisqu'ils ne sont à la disposition que de la nation, mais qui, ne pouvant tenir au domaine public inaliénable, ne sont comme lui ni imprescriptibles ni inassujettissables à des servitudes et à des contributions [1].

En dehors des monuments historiques, dont la majeure partie se compose d'édifices religieux, il n'y a à placer dans le domaine public monumental de l'État, des départements et des communes que les édifices où siégent les pouvoirs publics permanents et où sont installés, pour n'en pas sortir, des services permanents. On verra aux chapitres du domaine départemental et du domaine communal quels sont exactement ces édifices. Les églises et les hôtels des mairies, ainsi que les écoles, en forment la masse principale.

Le domaine public monumental n'est pas tout entier dans les mains de l'État, des départements ou des communes. Les établissements de bienfaisance, les associations d'utilité publique, et même les particuliers, possèdent quelquefois des propriétés immobilières qui, ayant été placées sur la liste des monuments historiques de la France, deviennent, non pas précisément inaliénables, mais indestructibles et immuables dans leurs formes.

Sans doute il y a quelque déplaisir pour la raison à rattacher au domaine public inaliénable des biens qui peuvent être possédés propriétairement par des individus et aliénés par conséquent, mais il suffit que, dans quelques mains qu'ils soient, le public puisse toujours en jouir, au moins par le coup d'œil, pour que la marque domaniale leur soit donnée.

La première liste de monuments historiques a été composée

[1] Ces immeubles aliénables sont proprement dits « bâtiments civils, » titre qui les sépare des « monuments publics. »

en 1839; elle a été publiée et envoyée aux préfets en 1841. Cette liste a reçu depuis de nombreuses modifications et ne saurait jamais être définitivement close. On n'y a guère inscrit que des immeubles; cependant il y figure des monuments historiques « meubles », comme le rétable d'or du Musée de Cluny, à Paris, qui fut autrefois donné à la cathédrale de Bâle par l'empereur Henri II.

On a classé successivement parmi les monuments historiques[1]: 1° des constructions d'origine inconnue, tels que les dolmens, les menhirs, les enceintes vitrifiées, par exemple, le camp de Péran, dans le département des Côtes-du-Nord, ou formées de blocs amoncelés, comme le mur des Païens, dans le Bas-Rhin, des cavernes faites de main d'homme, comme la grotte de Cordes dans les Bouches-du-Rhône, des édifices dont la destination est à présent incompréhensible, comme la Pirelonge et le fanal d'Ebuon, dans la Charente-Inférieure, des tumulus, des tombeaux.

2° Des monuments gallo-romains ou romains, comme la Maison-Carrée de Nîmes, des théâtres, des amphithéâtres, comme ceux d'Arles et de Saintes, des aqueducs, des arcs-de-triomphe, comme celui d'Orange, des palais, des thermes comme celui de Julien à Paris, des tombeaux, des statues, des inscriptions.

3° Des monuments bien plus nombreux du moyen âge et de la Renaissance, églises, monastères, châteaux, hôtels de ville, fortifications comme celles d'Avignon qu'on va restaurer pour leur grande figure militaire, des statues, des tombeaux, des inscriptions aussi respectables que celles d'un âge antérieur.

De ce qu'un monument est classé comme historique, il ne s'ensuit pas que le gouvernement l'entretienne à ses frais. En 1861, on avait évalué à 13 millions ce qu'il eût fallu dépenser immédiatement pour faire les travaux de réparation les plus urgents. Comme l'État ne dispose annuellement, pour le service des monuments historiques, que d'une allocation de fonds limitée qui, au budget de 1865, est de 1,100,000 fr., il n'accorde généralement de subventions que lorsque les communes ou les

[1] V. l'article de M. Mérimée, dans le *Dictionnaire d'administration*, de M. Maurice Block, p. 1,153.

particuliers contribuent eux-mêmes aux travaux. Le ministère de la justice et des cultes a la charge de pourvoir aux réparations et reconstructions des grands édifices religieux dont l'administration lui est confiée, et il y pourvoit en effet sur les fonds de son budget particulier, très-rarement aidé par le ministre de la maison de l'Empereur et des beaux-arts auxquels ressortissent maintenant les monuments historiques. Si des particuliers, ce qui est très-rare aussi, obtiennent des subventions pour les monuments dont ils sont propriétaires, la clause de l'immuabilité de ces monuments devient d'une rigueur absolue.

La loi de l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable lorsqu'il s'agit de la conservation d'un monument historique, et il a été décidé en justice qu'aucune indemnité de démolition ou d'expropriation n'est due aux personnes qui ont bâti sans autorisation sur les fondations d'un monument public.

La sanction de l'autorité est indispensable pour donner la marque et la valeur domaniale à un édifice. Les particuliers pourraient élever des monuments fastueux et embellis par les arts, ils pourraient les consacrer pour toujours au service de tous que ces monuments n'entreraient pas pour cela dans le domaine. Le gouvernement en décide seul. Seul il autorise l'érection des monuments publics, et, dès que ces monuments sont érigés, soit aux frais d'un individu, soit par des souscriptions publiques, le domaine public s'en empare, et si, plus tard, leur démolition est jugée nécessaire, nul ne peut s'y opposer [1].

Le classement des monuments historiques et l'introduction parmi eux de monuments « meubles » montrent que des meubles même peuvent entrer dans le domaine public ; mais il est indispensable de ne pas confondre ces meubles destinés à être conservés à jamais dans l'intérêt et pour l'usage de tous avec les objets mobiliers nécessaires aux différents services publics et qui ne portent aucun cachet d'utilité permanente. Le rétable d'or du Musée de Cluny, une fois anéanti, ne serait pas remplacé, tandis que le trône d'apparat où s'assied le souverain,

[1] Les monuments publics de la France n'ont pas tous été élevés sur le sol continental de la France ni sur son territoire colonial. La chapelle de saint Louis à Tunis, l'ancien tombeau de Napoléon à Sainte-Hélène, les sépultures de nos soldats devant Sébastopol, et bien d'autres fondations de ce genre sont des monuments publics.

n'est qu'un assemblage de bois et d'étoffes vulgaires dont on trouvera partout la ressemblance.

Ainsi, il y a un domaine public immobilier. Il consiste dans les objets d'art, les livres, les collections, qui portent en eux-mêmes la marque de leur origine, de leur destination et qui occupent des locaux édifiés spécialement pour eux ou déjà reconnus monuments du domaine général.

Le domaine public mobilier est inaliénable et imprescriptible, comme le domaine immobilier [1]. Le moindre livre de la moindre des bibliothèques communales est donc un bien aussi insaisissable aux particuliers que l'Arc-de-Triomphe de l'Étoile. La loi qui le protége lui donne la même force.

[1] Un livre d'une bibliothèque publique, entretenue par l'État ou par une commune, s'il est estampillé, ne peut devenir la propriété de personne. Pour être transmissible il faut qu'il ait été échangé et qu'un cachet l'atteste. L'échange en effet n'a guère d'inconvénients et présente des avantages pour l'administration de bien des menus objets du domaine.

CHAPITRE VII.

DISTRIBUTION DU DOMAINE DE L'ÉTAT.

Nous en savons assez, arrivés au point où nous en sommes, pour distinguer le domaine public de toutes les autres parties du domaine général ou national, et singulièrement du domaine de l'État.

Les divisions éclaircissent un sujet d'étude, quand elles ne sont pas trop nombreuses; nous voudrions donc en établir, mais n'en établir que juste assez. Il nous faut cependant aller jusqu'aux subdivisions et démembrer maintenant le domaine de l'État comme nous l'avons fait pour le domaine général. Le domaine proprement dit de l'État se compose d'une très-grande quantité de biens immobiliers et mobiliers et de droits incorporels détachés, au profit de l'État, du droit de souveraineté inhérent au domaine public et que la nation lui délègue comme à une personne faite pour le représenter. Ces droits incorporels sont inaliénables comme la souveraineté elle-même, mais tous les biens immobiliers et mobiliers de l'État sont inaliénables.

Dans les temps où la nation consent à être gouvernée par un prince héréditaire, elle prélève sur le domaine de l'État une dotation d'immeubles, et de meubles qui reçoivent le nom de Domaine de la Couronne. Cette dotation n'en est détachée que pour un temps et ne passe pas même tout entière, si la nation s'y refuse, au successeur du prince qui en jouit, et, tant qu'elle est affectée au service du pouvoir monarchique, elle demeure inaliénable comme si elle était domaine public. Le domaine de la couronne est la première partie du domaine de l'État dont nous nous occuperons.

Le domaine de l'État se compose ensuite de biens immobiliers et mobiliers qui sont attribués à divers services publics et qui composent le domaine administratif de la nation. Ces biens susceptibles d'être aliénés et amodiés, sont naturellement productifs de revenu, mais l'affectation qu'ils reçoivent les empêche d'en produire ou du moins convertit leur productivité en une simple économie de dépenses. Le domaine administratif est civil et militaire. Civil, il embrasse la partie du domaine public qui est confiée spécialement à l'État, et les meubles et immeubles nécessaires à l'accomplissement des devoirs de l'administration générale des finances, de l'intérieur, de la justice, des cultes, de l'instruction publique, des travaux publics, de l'agriculture et du commerce et même des affaires étrangères. Militaire, il s'étend sur tous les détails matériels et les approvisionnements des flottes et des armées de terre. Enfin, la dernière partie du domaine de l'État est la masse des propriétés productives que l'État possède et dont il dispose comme une personne privée.

L'existence d'un domaine public est un fait nécessaire. En est-il de même de l'existence d'un domaine particulier de l'État? Oui, car en dehors des biens qui doivent être réservés à perpétuité pour l'usage commun ou qu'il est indispensable, inévitable de maintenir dans l'indivision et l'inaliénabilité pour la conservation, la défense ou la décoration du territoire national, il en est d'autres, productifs et aliénables, dont il ne convient pas que la propriété soit abandonnée à des individus. L'État les appréhende au nom de la souveraineté de la nation qui se personnifie en lui, et il les entretient et les fait valoir comme un père de famille fait pour le patrimoine qui lui vient de ses pères et qu'il veut laisser intact à ses enfants. Le domaine de l'État est la partie du patrimoine utile de la France, que l'administration centrale gère seule, et qui n'a pu être confiée ni aux départements ni aux communes.

L'État possède à divers titres : 1° par l'effet du droit de souveraineté de la nation dont il est dépositaire depuis qu'en 1789 la nation l'a repris à ses rois; 2° en conséquence d'actes du droit public; 3° en conséquence d'actes du droit civil.

Comme souverain, l'État peut s'enrichir par la conquête. Il le peut, disons-nous, et il l'a fait souvent. Il le fera sans doute

encore, car le rêve philosophique de la paix universelle et définitive ne se réalisera ni de nos jours ni dans notre siècle ; mais depuis bien longtemps déjà ce n'est plus aux dépens des particuliers de la nation vaincue que s'agrandit le domaine de la nation victorieuse, et, si le cas se présente, les propriétés qu'il absorbe ainsi ne sont pas enlevées sans indemnité à ceux qui les possédaient. La Révolution française qui a eu pour idéal, dès le premier jour, l'émancipation des individus et qui savait bien que l'individu n'est libre que s'il possède, n'a pas méconnu le respect qui est dû, même par la force des armes, à la propriété particulière. Nous n'avons dépouillé personne privativement quand nous avons conquis nos frontières naturelles, et, lorsque nous les avons dépassées, la conquête ne nous livrait que la dépouille des domaines souverains ou communs de nos ennemis. Exceptons les circonstances où la nécessité de la lutte à main armée explique les confiscations et les sequestres, et les entreprises, de plus en plus rares à mesure que l'humanité marche, où un peuple croit avoir besoin d'exterminer un autre peuple. C'est ainsi que l'on a cent fois dépossédé des adversaires redoutables et irréconciliables, et que, pour parler de nous, les tribus algériennes ont dû céder une partie de leurs terres à nos soldats. Encore faut-il que la sanction des traités et des conventions soit donnée à ces actes d'une violence supposée légitime. Autrement ni le domaine public ni le domaine de l'État ne sont en droit de posséder un lambeau de ce qu'ils ont conquis. Et si, par malheur, ce n'est pas la victoire, si c'est la défaite qui change, comme en 1814, les destinées et la fortune de la nation, le domaine public et l'État, ne devraient, ne doivent rien perdre sans qu'une loi ait déclaré qu'on subira le sacrifice.

Le domaine de la nation, représentée par l'État, s'agrandit par les découvertes de la navigation comme par les victoires, et cet agrandissement pacifique ne répugne en rien à la civilisation ; mais nous sommes arrivés à une époque où les découvertes seront aussi rares que les conquêtes. Il n'y a presque plus d'espaces fixes à occuper sur les mers. Ce serait dans l'intérieur des continents qu'il resterait plutôt à chercher des domaines, en Asie, en Afrique surtout, mais découvrir ainsi, c'est conquérir, puisqu'il faudra toujours déposséder quelque race errante, fût-ce la plus incapable de toutes de recevoir le bienfait de nos arts.

L'acquiescement des populations efface l'odieux de la dépossession ; il fait même qu'il n'y a pas de dépossession et qu'il y a réunion légitime des hommes et des terres ; mais, pour qu'un État comme le nôtre jouisse du bénéfice de cet acquiescement, il faudrait qu'il y eût encore sur notre territoire, des enclaves comme le Comtat-venaissin et la république de Mulhouse, incorporés à la France en 1789, ou que la politique fît naître des occasions comme celle qui, en 1860, nous a rendu, avec la Savoie et Nice, une partie de notre rempart naturel. On peut les espérer ; on ne saurait les prévoir.

Quant à des cessions de territoire faites à prix d'argent, il répugne d'admettre que les nations civilisées s'en accommodent de nos jours. Nous avons acheté en 1861 à M. de Monaco deux villes de son petit État, Menton et Roquebrune [1], pour n'être pas dans la nécessité un jour ou l'autre de les lui prendre ou d'en demander la réunion aux populations elles-mêmes, mais ce que nous avons fait pour acquérir, nous ne le ferions pas pour céder, et M. de Monaco n'eût pas vendu la moitié de sa principauté s'il eût été le chef d'un vrai peuple.

Mobilièrement, l'État souverain devient, en temps de guerre, propriétaire des prises de ses vaisseaux et du butin de ses armées [2] La propriété privée a cessé de notre temps d'être exposée, sur les eaux de la mer, à la rapacité des corsaires, mais l'utilité de la marine pour un peuple fait qu'elle reste encore soumise aux coups de la force navale régulièrement organisée chez l'ennemi. Sur la terre elle n'a plus à craindre aucun rapt, du moins en droit, et par le butin des armées on ne peut entendre les fruits d'un pillage exercé sur les individus, mais les objets saisis sur le champ de bataille ou dans les magasins et les édifices publics.

La souveraineté et presque la paternité de l'État, « *ut parenti omnium,* » lui attribue les successions vacantes, soit par la renonciation des héritiers, soit par leur abstention et les successions en déshérence, soit à défaut d'héritiers, soit par l'incapacité du testateur pour transmettre ou de l'héritier pour recueillir.

[1] Au prix de 4 millions.

[2] Nous énonçons le principe. En fait, l'Etat abandonne son droit tout entier sur les bâtiments de guerre et ne se réserve sur les bâtiments du commerce qu'une part d'un tiers attribuée à la caisse des invalides de la marine, mais il garde les prises faites dans nos ports.

C'est l'État et non le domaine public qui en devient propriétaire, pour qu'elles restent dans le commerce et ne s'immobilisent pas.

Ces acquisitions domaniales qui, y compris les épaves et les biens vacants, ont quelquefois de l'importance (en 1862, elles ont produit 803,000 et, en 1863, 891,000 fr.), ont été l'objet de l'étude approfondie des jurisconsultes. Il est peu de matières plus délicates, par la continuelle ingérence de la propriété publique dans la propriété privée. L'administration, chargée des intérêts du domaine de l'État, y trouve l'aliment d'un travail très-actif et très-difficile. Nous ne pouvons même en indiquer les éléments. Remarquons toutefois que, pour ce qui est des biens que l'État recueille, ou plutôt recueillait par l'incapacité du testateur pour transmettre, nos lois modernes en ont réduit l'étendue jusqu'à la supprimer. L'article 66 de la Charte de 1814 a aboli la confiscation qui détruisait tous les droits du propriétaire ; la loi du 14 juillet 1819 a aboli le droit d'aubaine qui donnait au prince ou à l'État les propriétés de l'étranger mort sur le territoire français, et la loi du 3 mai 1854 a aboli la mort civile qui produisait une partie des effets de la confiscation.

C'est sur l'incapacité des testateurs pour transmettre, et des héritiers pour recueillir, que repose un droit dont la Révolution s'est largement servi en 1789, quand elle a mis la main sur les biens des corporations religieuses. Si la politique inspirait demain une loi qui ordonnât la suppression de celles qui se sont reconstituées et qui ont reçu l'autorisation d'exister, l'État deviendrait, par ce même droit, propriétaire de leurs biens, et cette possibilité les rattache incessamment au domaine. L'illégalité ne se montre que si la dépossession précède la suppression, comme cela eut lieu quand fut votée la loi du 2 novembre 1789, et encore la politique couvre-t-elle quelquefois l'illégalité. Le principal, c'est que l'État respecte les droits et les intérêts privés, s'il est constaté qu'il y en a de mêlés dans ces liquidations d'intérêt public, et qu'il remplisse, autant qu'il le peut, les intentions des fondateurs, qu'il accomplisse, autant qu'il le peut, les devoirs des êtres moraux qu'il supprime[1].

[1] V. la loi du 24 mai 1825 sur les communautés de femmes. Elle porte que les biens acquis par donation entre vifs ou par des dispositions testamentaires seront rendus aux donateurs ou à leurs héritiers, et, pour ceux qui ne feront pas retour ou

On a reconnu avec raison[1] qu'il y a « des distinctions importantes à faire entre les établissements reconnus dans un intérêt public, les associations formant des corps de mainmorte pour des intérêts privés et les simples réunions d'industrie, d'art, de charité ou de religion.

» Quant aux établissements d'intérêt public reconnus, tels que les hospices, évêchés, séminaires, chapitres, cures, consistoires, synagogues, qui ne sont pas créés dans l'intérêt de certains individus, mais de tous les citoyens, les personnes qui en font partie n'ont jamais eu un droit de propriété directe sur leurs biens. Elles en jouissent pour l'utilité générale plus que pour elles-mêmes. Si donc des établissements de cette nature venaient à être supprimés, soit par des événements accidentels, soit par l'autorité compétente, les biens demeureraient sans maître, et comme tels seraient dévolus à l'État, sauf à attribuer, par voie de justice gracieuse, les biens supprimés à des établissements analogues, avant leur réunion au domaine de l'État. Ces attributions ne sont pas alors des aliénations domaniales, mais de simples mesures administratives, et elles doivent se faire par le pouvoir exécutif dans le décret même de suppression. »

L'article 539 du Code dit, par erreur, que les biens vacants et sans maîtres appartiennent au domaine « public ». Ils font partie du domaine éventuel de l'État. Ce sont très-rarement des immeubles. Les objets délaissés dans les greffes, les effets abandonnés dans les voitures publiques, les choses perdues et trouvées ou épaves, les trésors découverts, tout cela appartient en droit strict à l'État, et ce n'est que par tolérance que ceux qui trouvent les choses perdues et ceux qui découvrent un trésor sur leur fonds en deviennent propriétaires, après certaines formalités. Le peu de valeur des choses perdues et la rareté des trésors est la cause de cette tolérance qui ne diminue guère la fortune de l'État, mais que la loi peut à tout moment supprimer.

qui ont été acquis à titre onéreux, qu'ils seront répartis, moitié aux établissements ecclésiastiques, moitié aux hospices du département, sauf une réserve pour les pensions alimentaires destinées aux membres des congrégations. Les dispositions de cette loi qui sont plus qu'équitables et qui enchaînent même trop rigoureusement le libre arbitre de l'État, peuvent être étendues à tous les cas semblables à la suppression d'une communauté religieuse.

[1] M. Gaudry, t. II, p. 201.

Le produit non réclamé des bris et naufrages est encore à l'État qui le fait entrer dans l'une des caisses particulières de notre système d'administration et de finances, celle des invalides de la marine. Les épaves des fleuves et cours d'eau navigables dépendent évidemment du domaine; il en doit être de même des épaves des cours d'eau non navigables ni flottables, dès que l'on reconnaît que la domanialité se saisit d'eux [1].

On a flétri les confiscations de biens d'émigrés, opérées par la Révolution. C'est bien de la sensibilité. Un citoyen qui abandonne sa patrie et qui va chez l'étranger conspirer, prendre les armes contre elle, n'est plus un membre de la communauté nationale et les lois ne le protégent plus. C'est un ennemi, et un ennemi coupable, car il n'était pas né pour ce rôle. Tant que la France fut en danger, le droit, le devoir de son gouvernement était d'employer pour le salut de tous les ressources jadis appartenant à ceux qui eux-mêmes s'étaient proscrits. Une fois victorieuse des périls qui l'environnaient, qui l'assiégeaient jusque chez elle, il a été généreux d'adoucir la rigueur des lois de défense, et, plus tard encore, politique d'en effacer les restes; mais qu'on reconnaisse cette générosité, et qu'on n'aille pas faire un crime à la patrie de ce qu'elle eût été criminelle de ne pas entreprendre.

La loi du 5 décembre 1814 a rendu aux émigrés leurs biens non vendus, en maintenant les droits des tiers, y compris l'État, si ses droits résultaient, non de la confiscation, mais d'actes et de jugements. Les biens vendus nationalement, mais ensuite réunis au domaine par l'effet de déchéances, ou de toute autre façon qu'à titre onéreux, que ce fussent des immeubles ou des valeurs mobilières, furent ainsi restitués, sauf les rentes sur l'État déclarées éteintes par confusion. Il n'y eut d'excepté, mais à

[1] Les produits éventuels des eaux et des forêts en poisson et en gibier ne sont pas des biens vacants ou des épaves. La pêche sur mer et dans les eaux douces navigables et flottables, comme la chasse dans les bois de l'État, forme un droit accessoire de la propriété de l'État. Il a abandonné la pêche de mer aux marins inscrits pour son service; il loue la pêche des eaux douces et la chasse des bois. La pêche des eaux non navigables est laissée aux riverains. Quant à la taxe du port d'armes etablie par les décrets du 11 juillet 1810 et du 3 mai 1811, et du permis de chasse, ce n'est plus un revenu dérivé du domaine public ou du domaine de l'État, c'est un impôt d'une espèce particulière.

La loi principale en matière de chasse est celle du 3 mai 1841. En matière de pêche pluviale, c'est celle du 15 avril 1829.

condition que des indemnités représentatives seraient payées aux anciens propriétaires, que les biens affectés à des services publics ou attribués par l'État aux hospices et aux établissements de bienfaisance, en remplacement de fonds aliénés ou comme paiement de dettes,

La loi du 27 avril 1825 a fait plus, en inscrivant au grand livre de la dette publique de la France 30 millions de rentes à répartir entre les émigrés à qui leurs biens n'avaient pu être vendus. Ainsi a été réglée la question de la confiscation révolutionnaire[1].

La confiscation générale, inscrite encore au Code pénal de 1810, a été abolie par l'article 66 de la Charte de 1814, visé par l'article 57 de la Charte de 1830.

Les biens anciennement confisqués sont imprescriptiblement confondus dans la masse des biens du domaine. Si on s'écartait de cette règle, il n'y aurait plus rien de fixe dans la fortune de l'État. Un arrêt de la cour d'Amiens, en 1842, arrêt contre lequel l'influence politique de la royauté a empêché de recourir en cassation a pourtant, au mépris de ce principe, déclaré que ce qu'un prince avait confisqué, un prince avait pu le rendre. Il s'agissait d'un bien des Montmorency dépendant du domaine de Chantilly sur lequel l'administration du domaine élevait des prétentions. Louis XIII l'avait confisqué et ne l'avait pas rendu. Le domaine en était devenu maître. Louis XIV le restitua. Cette restitution, évidemment, ne pouvait être prise que pour un engagement fait à titre gracieux et le domaine de l'État, d'après la loi de 1790, devait le réclamer comme un bien d'engagiste.

Il s'est présenté en 1840 un cas de revendication d'un bien

[1] Les ventes des biens d'émigrés ont commencé en 1793 ; elles ont continué pendant près de dix ans, contre des assignats, contre des mandats, contre des bons du remboursement des deux tiers, contre des bons du tiers consolidé, contre du numéraire.

Les ventes faites sous l'empire des premières lois, antérieurement à celle du 12 prairial an III, étaient au nombre de 370,617 et leur objet a été évalué en 1825 à 605,352,992 fr. 16, en calculant 18 ou 19 fois le revenu de 1790. Les ventes postérieures faites sur les bases prescrites par la loi du 28 ventôse an IV, étaient au nombre de 81,456 et leur capital a été évalué à la somme de 692,407,605 francs 80 c. pour un revenu de 34,620,380 francs 79 c., soit 1,297,760,607 fr. 96 c. pour toutes les ventes.

Mais en 1825 on déduisit au relevé du passif une masse de 309,940,645 fr. Le capital pour lequel l'indemnité fut proposée ne montait donc qu'à 987,819,962 fr. 96 payables en trois pour cent. (*Rapport de M. de Martignac*, 3 janvier 1825.)

confisqué sous Louis XIV à la suite de la révocation de l'Édit de Nantes et compris parmi ceux qu'on nommait : biens des religionnaires fugitifs. La loi du 10 juillet 1790, en restituant ce qui était resté au bout d'un siècle dans les mains de la régie des domaines, a assigné un délai de trois ans à toutes les demandes de ce genre, délai au bout duquel ces biens ont dû être vendus, mais la valeur n'en est pas acquise à titre définitif au Trésor et, en quelque temps que des héritiers pourvus de titres valables se présentent, ils ont le droit de se faire délivrer leur part. Ce dépôt qui ne fait que provisoirement partie du domaine mobilier de l'État, n'a pas une grande importance.

Par suite de comptes d'anciennes saisies réelles, il y a encore sous la main du domaine quelques produits dont il n'est que détenteur et non propriétaire. Nous les mentionnons plutôt pour la forme que pour la valeur qu'ils ont.

Les saisies et confiscations pénales n'ont pas de rapport avec la confiscation générale qui est abolie. Elles reprennent à des coupables ou à des délinquants l'instrument ou le butin de leurs délits et de leurs crimes, sans toucher à leur fortune particulière. L'État, qui défend la société, reçoit le produit de ces confiscations, quitte à respecter le droit des tiers et libre d'en disposer pour le bien de son service en l'attribuant à des personnes ou à des administrations, libre encore, quand il le faut, d'en anéantir la matière.

Les amendes, peines pécuniaires imposées par les tribunaux à ceux qui ont violé les lois, entrent, comme dédommagement de ses dépenses de justice, dans la caisse domaniale de l'État. Quelquefois il en abandonne le produit à des administrations spéciales ou aux communes qui possèdent une partie du domaine général. Par exemple, c'est aux communes que reviennent les amendes de la police rurale et municipale. Les amendes de police correctionnelle leur sont aussi attribuées, mais comme fonds commun départemental [1].

Les sequestres où le domaine de l'État peut être intéressé sont le sequestre de guerre, le sequestre national, le sequestre de contumace.

[1] Ce fonds commun s'applique d'abord au remboursement des frais de poursuite tombés en non valeur et des droits dûs au greffier, puis, pour un tiers, au service des enfants trouvés, et pour deux tiers, aux dépenses des communes.

Dans le sequestre de guerre l'État appréhende les biens, les administre comme sa propre chose, avec le soin de ne disposer que de ceux qui sont sa propriété irrévocable. Les revenus lui appartiennent définitivement. Le sequestre national a cessé d'être pratiqué depuis les jours les plus difficiles de la Révolution. Le sequestre de contumace s'exerce sur l'universalité des biens et des droits des criminels en fuite. On est généralement d'accord pour lui donner une durée de vingt ans ; mais il y a de graves inconvénients pour les familles, et pour l'État même, attachés à cette longue durée, et l'opinion de ceux qui ne l'étendent qu'à cinq ans, sans être aisée en soutenir en droit, paraît plus explicable. D'autres ne voudraient pas qu'il y ait de délai marqué et pensent que les familles peuvent demander leur envoi en possession aussitôt après l'exécution de l'arrêt de condamnation. Nous sommes de cet avis, le sequestre prolongé inutilement n'étant plus une garantie nécessaire au domaine de l'État et pouvant lui imposer des restitutions qui, en réalité, sont des dettes inutiles à contracter.

L'État enfin a un droit sur les terrains et les portions de terrains ou d'immeubles, devenus disponibles par des alignements, des redressements, des changements de direction de routes ou par l'abandon de travaux publics commencés ou projetés par des administrations sur des espaces expropriés, lorsque les propriétaires anciens, les riverains, les communes ou les administrations ne font pas valoir ceux que diverses lois leur reconnaissent.

L'énumération des acquisitions que l'État peut faire, en vertu de la souveraineté nationale, s'achève ici.

Il n'y a plus guère d'autre agrandissement du domaine de l'État dérivé du droit public que le retour possible des biens privés que le chef de la nation possède au moment où il monte sur le trône, et de ceux qu'il acquiert de ses deniers pendant qu'il règne et dont il ne dispose pas avant de mourir.

On comptait encore naguère, ou du moins jusqu'en 1830, parmi les acquisitions domaniales faites par actes du droit public celles qui s'opéraient par extinction d'apanages et de dotations et celles qui provenaient de révocations d'engagements.

En expliquant comment le domaine général d'aujourd'hui

a succédé à l'ancien domaine royal, nous avons dit déjà ce qu'étaient les apanages et les domaines engagés. Nous achèverons de parler des apanages en traitant du domaine de la couronne. Pour les engagements, ceux du domaine ancien ont été révoqués par un grand nombre de lois ou de décrets depuis 1790. Les premières sont la loi du 1er décembre 1790 et celle du 17 septembre 1792. Un décret du 4 septembre 1792 révoqua formellement les engagements dont la révocation avait été seulement autorisée par la loi du 1er décembre 1790. Le 10 frimaire an II la disposition fut étendue aux engagements de toute nature. Comme il était difficile de l'appliquer ainsi dans toute sa rigueur, la loi du 14 ventôse an VII (14 mars 1799) détermina les cas dans lesquels les aliénations devaient être révoquées ou pouvaient être confirmées et indiqua les formalités à remplir pour la régularisation de celles qui seraient sujettes à confirmation [1]. Une dernière loi, celle du 12 mars 1820 a fixé le sort des détenteurs d'anciens domaines engagés ou échangés en imposant à l'administration des domaines l'obligation de leur signifier sa volonté de rentrer en possession de ses biens s'ils ne remplissaient pas les conditions de la loi de l'an VII ; elle reconnut comme inattaquable le droit des propriétaires à qui cette signification n'aurait pas été faite au bout de trente ans, c'est-à-dire au plus tard le 14 mars 1829.

La discussion de la matière est close par la loi du 12 mars 1820. La matière elle-même est pour ainsi dire épuisée, puisqu'il n'a pu, aux termes de cette loi, depuis le mois de mars 1829, être intenté aucun procès de revendication de la part du domaine, mais seulement donné suite aux répétitions déjà signifiées.

On n'a évalué qu'à 120 millions le chiffre de la valeur des biens échangés ou engagés par l'ancienne monarchie et que la

[1] La loi capitale du 14 ventôse an VII, complétée par celle du 11 pluviôse an XII a déclaré révoqués les engagements faits avec clause de retour, à quelque époque que ce fût, et les engagements faits sans clause de retour depuis l'ordonnance de 1566. Elle a exempté de la révocation les engagements faits antérieurement à 1566, les échanges consommés avant 1789, les aliénations confirmées légalement depuis 1789, les inféodations et accensements de terres vagues situées à 75 mètres des forêts, les aliénations antérieures au 14 juillet 1789, d'une capacité de moins de 5 hectares et les inféodations de terrains de remparts justifiées par titre ou prescription quarantenaire.

loi de 1790 voulait reprendre. Il n'est pas probable que cette évaluation soit juste; mais quelle que soit la somme, et c'est déjà beaucoup que 120 millions, la Révolution avait le droit d'opérer ces reprises. De 1820 à 1829, plus de 10,000 mises en demeure ont été signifiées à des engagistes ou échangistes qui ont eu à payer, d'après la loi de l'an VII, le quart de la valeur estimative des biens contestés ou à supporter des poursuites judiciaires.

Une preuve a été donnée récemment du peu d'importance qu'avaient fini par avoir les revendications de domaines engagés. Nous voulons parler du décret qui a interdit les révélations dont certaines personnes faisaient métier.

L'édit de 1667 accordait un dixième du produit à ceux qui fourniraient des mémoires sur les domaines usurpés et aliénés, dont il n'aurait pas été dressé d'état. L'intérêt public fit organiser, en 1790, un bureau de recherches. Lorsque l'administration des hospices fut rétablie, il leur fut attribué tous les biens dont leurs propres agents découvriraient que la propriété devait leur appartenir, et, en 1811, un décret du 20 février autorisa la Caisse d'Amortissement à traiter avec une compagnie pour la recherche des valeurs domaniales inconnues. D'autres actes, et particulièrement l'ordonnance du 21 août 1816, ont également, mais en le restreignant, autorisé l'usage des révélations intéressées. Cet usage n'existe plus depuis le décret du 27 juillet 1864. Il ne pouvait plus guère inquiéter que des communes propriétaires de bois qu'elles tenaient sans titres des seigneurs ou des églises dont l'État est devenu l'héritier en 1789.

Il reste sans doute encore des biens engagés jadis avec clause de retour. Quelque trouble que la découverte de cette clause puisse jeter dans les affaires des familles, il n'y a pas de prescription pour de pareils titres, et si l'État les ressaisit, il peut s'en servir.

La clause de retour s'appliquait aussi à des dotations et à des majorats constitués sous l'Empire. On trouvera ce qu'il y a à en dire à l'article du Domaine extraordinaire, fondé par Napoléon, et dont il sera question à propos du Domaine de la Couronne.

Des particuliers et des communes possédaient déjà, en 1789, des biens du domaine, qui ne leur avaient été ni vendus ni en-

gagés et dont ils pouvaient se croire propriétaires, quoiqu'ils n'eussent pas de titres de propriété à produire. Les lois ont plusieurs fois veillé à ce que le domaine fût réintégré dans la possession de ces biens. Toutefois le Code a établi contre l'État, en 1804, la même prescription que contre les individus.

En 1836, on constata qu'environ 11,900 hectares de terres forestières et d'autres fonds du domaine étaient retenus par environ 10,500 personnes contre lesquelles il était difficile et onéreux d'engager des procès. La loi du 20 mai 1836 donna au gouvernement la faculté de transiger, au moyen de cessions définitives, pour les contenances de moins de 5 hectares non enclavées dans le sol forestier. La loi du 10 juin 1847 prorogea la durée de l'exercice de cette faculté, en exemptant de la limite de 5 hectares les biens forestiers retenus par des communes, mais en réduisant à 10 ares les terrains situés dans des villes de 5,000 habitants qui pourraient être cédés ou aliénés définitivement à l'amiable. Le dernier délai a pris fin en 1857. Le domaine de l'État a été ainsi régulièrement dessaisi d'une portion de ses biens immobiliers, mais tout ce qui régularise les situations présente un avantage.

Si l'État a des droits sur des rentes servies contractuellement par des particuliers, ou provenant d'anciennes saisies, elles font partie des propriétés confiées à l'administration domaniale. Pour éviter des complications et des confusions dans l'administration de la fortune publique, ces rentes, d'où qu'elles viennent, doivent toujours être rachetées ou aliénées le plus tôt possible.

Les servitudes qui dépendent de la situation des lieux, et toutes les servitudes légales, grèvent de plein droit les biens de l'État ou lui appartiennent à titre de propriétaire foncier, de la même manière que s'il s'agissait des biens de personnes privées.

Nous n'avons rien à dire sur les mille transactions civiles de l'État qui est, comme toute personne morale, capable d'acquérir et de stipuler pour son domaine, si ce n'est que des précautions particulières ont été prises, vu la nature de la personne de l'État, pour assurer la perfection et la validité de ses actes d'acquisitions domaniales, soit qu'il acquière des particuliers, par achat, par échange, par prescription, ou de toute autre façon, soit qu'il acquière des départements ou des communes qui pos-

sèdent, concurremment avec lui, les biens productifs du domaine général [1].

De semblables précautions ont été prises pour les aliénations définitives par vente, ou temporaires par bail, du domaine de l'État.

La voie de l'échange servait autrefois à dissimuler les aliénations ou les donations des domaines; elle sert plutôt à acquérir aujourd'hui, le ministre des finances ne devant donner suite à aucune proposition que si elle offre un avantage pour l'État, et une loi étant nécessaire pour ratifier la transaction.

Voilà comment s'est formé le domaine de l'État. Nous n'irons pas rechercher une fois de plus dans les textes épars du Code, trop souvent mal rédigé, et des lois qui l'ont complété et réformé, la définition exacte et complète de tous les biens compris sous cette désignation générale. On les connaît déjà et on va les voir énumérés encore et décrits par catégories distinctes.

Ce domaine, qu'il a été si difficile de revendiquer et de former, est aliénable, et se dissiperait vite si les lois n'avaient pas mis obstacle à ce qu'un gouvernement quelconque en pût disposer à sa guise.

L'affectation de terrains et de bâtiments à des services du gouvernement n'est pas une aliénation, c'est une disposition administrative. Il en résulte qu'un décret suffit pour cette affectation; mais il faut une loi si l'affectation est faite à titre perpétuel, car le terrain ou le bâtiment est aliéné en quelque manière, quoiqu'il soit toujours stipulé une clause de retour, pour le cas où la destination n'aurait plus lieu de subsister [2].

Les aliénations véritables ne s'effectuent, comme les échanges, qu'en vertu d'une loi, ou du moins que conformément à des prescriptions fixées par les lois.

Dans le domaine de l'État proprement dit [3], il y a d'abord à

[1] Ces détails de législation ne seraient pas ici à leur place. On trouvera ce qu'il importe d'en connaître aux chapitres consacrés à l'administration des finances.

[2] Il était à désirer et ce désir avait été exprimé plus d'une fois dans les assemblées délibérantes que l'autorisation législative intervînt dans les cas, non plus d'aliénation définitive, mais d'aliénation temporaire des biens de l'État que l'administration affecte à des services publics. Une loi de 1850 a en effet décidé qu'il en serait ainsi, et cette loi n'est pas abrogée.

[3] V. au *Moniteur* du 29 mai 1864 (*Supplément*) le rapport de la commission sur un projet de loi d'aliénation de terrains militaires.

considérer la partie qui en est détachée pour former la dotation de la couronne. Les immeubles et les biens mobiliers dont elle se compose ne peuvent être vendus, engagés ou grevés d'aucune dette qu'en vertu d'un sénatus consulte. Il y a ensuite la partie la plus considérable du domaine de l'État, les forêts, dont aucune parcelle n'a jamais été aliénée sans qu'une loi soit intervenue pour autoriser l'administration à la vendre ou à l'échanger. Mais la nature de certaines des propriétés de l'État ou des annexes du domaine public qui lui sont confiées a depuis longtemps déjà déterminé le législateur à conférer au gouvernement le droit de les aliéner par une autorisation permanente. Par exemple : les lais et relais de mer, les marais, le droit d'endiguement, les accrues, les atterrissements, alluvions des fleuves et rivières navigables et flottables (loi du 16 septembre 1807) ; les terrains retranchés de la voie publique par les alignements (loi du 16 septembre 1807) ; les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique qui n'ont pas reçu de destination (loi du 3 mai 1841) ; les portions des routes impériales déclassées par suite de changements de tracé ou d'ouverture de routes nouvelles et les terrains provenant du lit de cours d'eau supprimés dont aucun particulier ne réclame la propriété (loi du 24 mai 1842); les portions de terrain provenant des routes, chemins, canaux, etc., devenues inutiles par les mêmes raisons (loi du 20 mai 1836) ; les terrains susceptibles d'être aliénés pour cause d'utilité publique, car l'État peut être exproprié au même titre, pour les mêmes raisons et de la même manière qu'un particulier (loi du 3 mai 1841) ; le droit de mitoyenneté (Code Napoléon, 653, 661) ; enfin, les biens de personnes décédant sans héritiers et que le domaine peut aliéner en sa qualité d'administrateur de la succession dans les formes prescrites pour les ventes des biens de mineurs, et qui ne lui appartiennent en qualité de propriétaire qu'après l'expiration du délai de prescription.

L'autorisation donnée à l'État une fois pour toutes d'aliéner les biens de ces diverses catégories subsiste tant que le Corps législatif ne la retire point.

Il reste encore d'autres propriétés du domaine de l'État : celles qui lui sont dévolues à titre de successeur irrégulier après l'expiration du délai de prescription pour les successions de personnes décédées sans héritier qu'il a d'abord gérées en qua-

lité d'administrateur ; les îles et îlots des rivières navigables et flottables, et les terrains ou portions de terrains ainsi que les bâtiments et les objets quelconques devenus inutiles au service auquel ils avaient été affectés. Les biens provenant de succession en deshérence ne demeurent presque jamais en nature à la fin des trente années de la prescription et n'ont généralement pas une grande valeur. Il en est de même des îlots adventices des rivières qui sont le plus souvent réservés pour les besoins de la navigation et où l'État trouve plutôt une cause de dépenses que des ressources financières. Mais les biens mobiliers et immobiliers qui, après avoir été affectés à des services publics, deviennent inutiles et rentrent dans les mains de l'administration, du domaine il est évident qu'elle ne peut être autorisée d'une manière permanente à les aliéner, quel que soit leur importance. Ce serait donner à un administrateur, à un régisseur le droit d'aliéner les biens du propriétaire sans l'avoir même consulté. Ce serait encore fournir à un gouvernement le moyen de couvrir des dépenses qui n'auraient pas été déclarées au budget.

Il s'est présenté dans le cours de la session de 1864 un incident qui a abouti à la fixation du chiffre au-dessous duquel le gouvernement peut aliéner un bien appartenant au domaine de l'État sans avoir à demander d'autorisation au Corps législatif. C'est à propos d'une affectation à un achat de terrains et au paiement de travaux militaires d'une somme de deux millions à prendre sur le produit de la vente de terrains et de bâtiments devenus inutiles au service de la guerre. Le projet de loi proposait l'emploi des fonds, mais il n'établissait pas que le Corps législatif accordait l'autorisation d'aliéner. La commission pensait que cette autorisation était nécessaire en vertu de la loi du 22 novembre — 1er décembre 1790. Le gouvernement, au contraire, s'appuyant sur les lois des 15 et 16 floréal an X et du 18 mai 1850, et sur une pratique constante de plus de cinquante ans, refusait de se dessaisir du droit d'aliénation et le conseil d'État ne voulut pas admettre un amendement proposé par la commission pour qu'il fût fait mention dans la loi du consentement du Corps législatif. N'ayant pas d'autre moyen de maintenir le principe fondamental de 1790, le Corps législatif rejeta la loi elle-même et il fallut bien que le gouvernement acceptât les conséquences de ce vote. La commission se réunit de nouveau et cette fois, d'accord avec le conseil d'État,

il a été stipulé que l'immeuble dont la valeur estimative dépasse le prix d'un million ne saurait être aliéné, même partiellement ou par lots, qu'en vertu d'une loi.

Aucune vente, du reste, n'a lieu qu'aux enchères et en adjudication publique, présidée par les préfets, toutes les fois que la valeur du bien à vendre atteint le chiffre de 500 francs. Nous ne trouvons pas que le Corps législatif ait été assez rigoureux quand il a porté jusqu'à un million la limite des ventes que l'administration des domaines peut effectuer en se servant d'une autorisation permanente. Si, en 1790, on n'avait pas prévu les cas où cette autorisation pouvait être utile, on a depuis laissé trop de latitude au gouvernement. Il est étrange, en effet, que l'échange du bien le plus médiocre de l'État ne puisse s'opérer sans une loi et qu'il n'en soit pas de même de l'aliénation d'un immeuble valant un centime de moins qu'un million.

Mais évidemment si des abus se faisaient sentir, une loi viendrait renforcer celle de 1864. Au moment où celle-ci a été votée; l'administration des domaines avait dans les mains pour plus de 10 millions d'immeubles affectés d'abord à des services publics et devenus ensuite inutiles [1].

De 1790 à 1830, il a été effectué 1,209,669 ventes de biens de l'État, qui ont produit 4,631,580,000 fr. La somme est énorme et dépasse ou atteint la valeur de toutes les propriétés du domaine actuel de l'État; mais la plus forte partie des biens vendus l'a été dans les dix premières années de la Révolution, au moment où le gouvernement nouveau avait, dans l'esprit de la Révolution même, à opérer la liquidation de l'ancien régime et à rendre à la circulation des propriétés privées les biens immobilisés, au détriment de tous, par l'ancien domaine royal et par la féodalité seigneuriale et ecclésiastique. Il s'est fait peu de ventes sous l'Empire, et plus de restitutions de biens nationaux que d'aliénations. Depuis l'Empire, le prix des ventes

[1] *Seine*. Hôtel de l'Ambassade d'Autriche, 1,100,000 fr. — Hôtel de la Reynière, 1,100,000 fr. — Buanderie des Invalides, 900,000 fr. — *Seine-Inférieure*. Terrains des fortifications du Havre, 3,500,000 fr. — *Savoie*. Salines royales de Moutiers, 600,000 fr. — *Rhône*. Séminaire de Saint-Irénée, 300,000 fr. — Terrains de la Part-Dieu, 100,000 fr. — *Bouches-du-Rhône*. Terrains dépendant de l'ancien lazaret (îlots n° 20 et n° 28), 2,053,000 fr. — *Gironde*. Terrains de Soulac, 100,000 f. — Total, 10,053,000 fr.

effectuées en exécution de la loi de floréal an X, et ensuite de la loi du 18 mai 1850, n'est pas à comparer à ce qu'ont produit les opérations nécessaires du gouvernement de la Révolution. La somme de ces ventes, jusqu'en 1863, ne donne que 121 millions [1].

Il est très-difficile d'évaluer, même approximativement, ce que vaut aujourd'hui le domaine de l'État. Nous avons vu tout à l'heure qu'en 1864 l'administration avait à vendre pour environ 10 millions d'immeubles sans affectation. On estimait à 700 millions les immeubles affectés à des services publics [2], non

[1] *Tableau indicatif des ventes de domaine faites en exécution des lois des 15-16 floréal an X et du* 18 *mai* 1850.

1814. .	3,522,000	1831. .	2,151,000	1848. .	481,000
1815. .	3,419,000	1832. .	1,835,000	1849. .	715,000
1816. .	2,770,000	1833. .	1,776,000	1850. .	791,000
1817. .	2,405,000	1834. .	2,070,000	1851. .	876,000
1818. .	1,391,000	1835. .	2,080,000	1852. .	2,043,000
1819. .	1,025,000	1836. .	1,805,000	1853. .	7,170,000
1820. .	1,323,000	1837. .	1,336,000	1854. .	7,020,000
1821. .	1,388,000	1838. .	1,283,000	1855. .	4,148,000
1822. .	1,801,000	1839. .	914,000	1856. .	5,759,000
1823. .	1,926,000	1840. .	784,000	1857. .	2,483,000
1824. .	1,526,000	1841. .	995,000	1858 .	4,003,000
1825. .	1,599,000	1842. .	1,443,000	1859. .	5,131,900
1826. .	624,000	1843. .	3,856,000	1860. .	3,945,000
1827. .	650,000	1844. .	3,152,000	1861. .	3,722,000
1828. .	387,000	1845. .	5,136,000	1862. .	6,692,000
1829. .	492,000	1846. .	1,214,000	1863. .	5,719,000
1830. .	2,066,000	1847. .	692,000	Total. .	121,532,000

En treize ans, de 1852 à 1863 le gouvernement de l'empire a aliéné, comme on le voit, pour 57 millions de biens domaniaux, c'est-à-dire presque autant que ce qui avait été aliéné en trente-huit ans, de 1814 à 1852, par les trois gouvernements de la Restauration, de la monarchie de juillet et de la République de 1848. Celle-ci n'a pour ainsi pas touché au domaine, et il en est de même pour les bons moments des deux gouvernements qui l'ont précédé, pour la restauration de 1826 à 1829, et pour la monarchie de juillet de 1837 à 1842.

[2] *Biens affectés à un service public à la date du* 1er *janvier* 1864.

Services	Nombre d'immeubles.	Valeur en capital.
Sénat.	10	8,225,725
Corps Législatif.	2	13,450,000
Ministère d'État.	84	46,914,872
Ministère de la justice.	32	15,331,300
A reporter. . . .	118	83,921,897

compris le domaine de la couronne, mais en y comprenant, par la confusion fâcheuse qui n'a pas encore disparu des textes et des calculs administratifs, une partie du domaine public monumental qui n'a pas besoin d'être évalué, puisqu'il est inaliénable. Les articles même du domaine véritable de l'État, que l'on évaluait, ne l'ont pas été avec une exactitude suffisante et n'ont été cotés que pour le prix qu'on leur a assigné dans l'inventaire général dressé en 1836. Il est vrai que la plupart sont d'une estimation réellement peu aisée. Les forêts de l'État passent pour valoir 927 millions, et le domaine de la couronne, 250 : à quoi il y a encore à joindre des propriétés non affectées à des services publics et produisant un revenu. Ce revenu a été d'environ 2 millions en 1863, non compris les recettes accidentelles, les épaves, les ventes de biens d'héritage et divers autres produits. C'est peu que d'en prendre le capital pour 75 millions, comme le prouvera plus loin le détail. Les effets, mobiliers et approvisionnements de la guerre étaient comptés, en 1862, pour 646 millions, et ceux de la marine, avec la flotte, pour 1,134. Reste à évaluer le mobilier du service des finances, qui est considérable, et celui du service des autres administrations civiles. Les tabacs en magasin, à eux seuls, valent souvent 100 millions; le matériel des télégraphes a bien aussi son importance. En gros, mettons 250 millions. Le total est de 4 milliards, et certes c'est un chiffre au-dessous de la valeur des choses, car on n'y fait entrer le prix d'aucune des admirables parties mobilières du domaine public qui peuplent nos musées et nos bibliothèques et dont l'État a la garde. Mais une estimation générale suffit, quand il n'est pas possible d'en trouver une plus juste. Il faudrait aller encore au delà, si l'on évaluait comme un capital la puissance financière des droits incorporels de l'État.

Report. . . .	118	83,921,897
Ministère des affaires étrangères.	1	8,000,000
Ministère des finances.	1,430	45,834,884
Ministère de l'intérieur.	56	23,193,853
Ministère de la marine.	353	127,240,660
Ministère de l'instruction publique et des cultes. . .	410	78,417,646
Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.	2,250	48,446,632
Ministère de la guerre.	5,711	284,489,685
	10,339	700,045,266

CHAPITRE VIII.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Oui, certes, les services veulent être payés ce qu'ils valent, et la lésine dans la rémunération des services publics est un mauvais calcul, puisqu'elle peut priver l'État et la nation du concours des talents les plus nécessaires, mais il y a des proportions à garder et des limites à ne pas franchir. Qu'un ministre reçoive 100 et 120,000 francs chaque année, le salaire n'est évidemment pas trop élevé en comparaison de ce que gagnent dans l'industrie privée des hommes moins utiles ; il n'est pas non plus besoin de le porter plus haut, car les grands postes procurent autre chose qu'un salaire à ceux qui les remplissent et ils sont payés en honneur et en puissance au delà du plaisir que l'argent donne. Mais d'un traitement de 100,000 fr. accordé aux fonctionnaires principaux de l'État, pourquoi dans nos sociétés démocratiques, passer tout d'un coup à ces énormes dotations du chef suprême qui occuperait le même emploi et rendrait exactement les mêmes services quand on lui en retrancherait les trois quarts ?

La politique est dupe encore de nos jours de ce qu'on appelle le prestige des situations. Elle croit que l'éclat du trône fait respecter un prince plus que ses vertus, et elle veut toujours que les citoyens soient éblouis et asservis par le sentiment vulgaire de l'admiration du faste quand de plus nobles idées ont été déjà depuis trois quarts de siècle semées dans l'esprit public. Une autre erreur qu'il n'est pas aisé de détruire et sur la résistance de laquelle s'appuient les défenseurs des pompeuses dotations royales et impériales, c'est de croire qu'il y a en effet

une utilité générale à ce qu'une grande partie de la fortune publique soit mise à la disposition d'un homme qui la dépensera sans cesse, et qui en la dépensant communiquera au commerce et à l'industrie une activité sans laquelle tout languirait. Un tel sophisme touche à la puérilité. N'est-il pas en effet bien clair que si l'on ne nous demandait pas des millions pour doter le prince, ces millions resteraient dans nos mains et que l'encouragement qu'il peut donner à des industries de luxe nous le donnerions nous-même plus immédiatement et, même sans le vouloir et le savoir, plus habilement à mille industries diverses qui à leur tour agiraient sur les industries somptueuses, et que, sans que l'activité manquât nulle part, on aurait l'avantage de voir des milliers de familles jouir ainsi d'un bien-être qui se consume tout entier pour le plaisir d'un seul consommateur. Ainsi rien ne justifie de nos jours les dotations disproportionnées des souverains. Si on les examine en politique, elle n'ont d'autre effet que de perpétuer les pouvoirs absolus et d'empêcher les peuples de penser et d'agir en citoyens libres ; si on les juge en économiste, elles ne sont plus qu'une dissipation des ressources dont trop de gens sont encore privés.

On entend quelquefois des assertions bien plus étranges encore que l'éloge de ces dotations. Le courtisan va jusqu'à dire que le domaine de la couronne est une charge pour le souverain et que la partie de ses revenus qu'il dépense nécessairement pour l'entretenir et en jouir est un sacrifice qu'il fait pour le service de l'État.

Nous devrions depuis longtemps n'avoir plus à réfuter ces sophismes ; mais la faute en est à Napoléon qui, premier magistrat d'une nation dont l'éducation libérale allait s'achever après tant de peines et d'épreuves, a voulu pour régner plus sûrement replonger les âmes dans l'asservissement des préjugés d'autrefois.

En 1789, il était naturel de laisser au roi une large part du domaine qu'il avait possédé tout entier, mais en 1804, la France n'avait pas à se dépouiller pour donner à l'un des généraux de ses armées républicaines le diadème, la cour et les trésors de Louis XIV, qui n'était pas son aïeul et dont il n'était pas sans doute l'héritier.

La formation première du domaine de la couronne date de

1790 et de 1791. Empruntant aux Anglais le mot de « Liste Civile » qui avait eu d'abord un sens et qui n'en avait plus un aussi juste, l'Assemblée Constituante décida que Louis XVI recevrait de la nation une dotation en argent et une dotation en immeubles et en meubles.

On lui avait laissé à lui-même, par une déférence alors obligée, le droit de fixer la somme qu'il jugeait nécessaire au service de la royauté. Il demanda 25 millions pour lui et sa maison militaire et 4 millions de douaire pour la reine. L'Assemblée vota cette dotation pécuniaire par acclamation et, au lieu d'apanages, y joignit une dotation particulière pour le frère aîné du roi, Monsieur, qui n'avait pas émigré et pour le duc d'Orléans. Le 26 mai 1791 deux décrets constituèrent la dotation immobilière et mobilière de la couronne. Voici en quels termes :

«Art. Ier du second décret. Le Louvre et les Tuileries réunis seront destinés à l'habitation du roi, à la réunion de tous les monuments des sciences et des arts et aux principaux établissements de l'instruction publique, se réservant l'Assemblée de pourvoir aux moyens de rendre cet établissement digne de sa destination et de se concerter avec le roi sur cet objet.

II. Les bâtiments dépendant du domaine national, renfermés dans l'enceinte projetée du Louvre et des Tuileries seront conservés et loués au profit du Trésor public, jusqu'à ce qu'il en ait été autrement disposé, à l'exception de ceux desdits bâtiments actuellement employés au service du roi et dont il conservera la jouissance.

Le roi jouira encore des bâtiments adjacents à ladite enceinte employés actuellement à son service; les autres pourront être aliénés.

III. Sont réservés au roi les maisons, bâtiments, emplacements, terres, prés, corps de fermes, bois et forêts composant les grands et petits parcs de Versailles, Marly, Meudon, Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cloud, ainsi que les objets de même nature dépendant des domaines de Rambouillet, Compiègne et Fontainebleau, les bâtiments et fonds de terre dépendant de la manufacture de porcelaines de Sèvres. Il jouira aussi des bâtiments et des dépendances de la manufacture de la Savonnerie et de celle des Gobelins.

VIII. Sera aussi réservé au roi le château de Pau avec son

parc, comme hommage rendu par la nation à la mémoire d'Henri IV.

Art. V du premier décret. La dépense du garde-meuble sera entièrement à la charge de la liste civile. En conséquence, tous les meubles faisant partie du département du garde-meuble resteront à la disposition du roi.

VI. Il sera dressé un inventaire des diamants appelés « de la couronne, » perles, pierreries, tableaux, pierres gravées et autres monuments des arts et des sciences, dont un double sera déposé aux archives de la nation, l'Assemblée se réservant de statuer, de concert avec le roi sur le lieu où lesdits monuments seront déposés à l'avenir; et néanmoins les pierres gravées et autres pièces antiques, seront dès à présent remises au cabinet des médailles. »

Le style change en 1804. La simplicité, la dignité des expressiocs disparaît des contrats que l'empereur impose, comme pour réparer en sa personne les injures et les malheurs de l'ancienne royauté.

Le sénatus-consulte qui lui décerna la couronne fit revivre d'abord la loi de 1791 et dota, avec l'empereur, les princes de sa famille. En 1810 tous les Bonaparte étaient rois, sauf Lucien qui n'était plus même prince. Un sénatus-consulte du 30 janvier reconstitua la dotation impériale et régla que les impératrices jouiraient d'un douaire à la charge de l'État et que les fils puînés de l'empereur et leurs descendants recevraient des apanages consistant, pour la plus grande part, en biens situés sur le territoire français et pouvant s'étendre jusqu'à produire un revenu de 3 millions, sans préjudice des dotations qui devaient être accordées aux princesses et payées par l'État si le domaine privé de l'empereur ou le domaine extraordinaire formé par Napoléon sur ses conquêtes, était insuffisant pour y subvenir.

On verra dans ce chapitre ce qu'il y a à dire du domaine privé et du domaine extraordinaire.

Les articles 10, 11 et 12 du sénatus-consulte, pour assurer la conservation des biens de la dotation de la couronne, déclaraient qu'ils sont inaliénables et imprescriptibles, qu'ils ne peuvent être engagés ou chargés d'hypothèques ou d'affectations et que l'échange n'en peut avoir lieu qu'en vertu d'un sénatus-consulte. Voilà pour les principes. Le texte des articles 1, 2, 8 et 9 donne, avec

les pièces annexées, l'état matériel de la dotation immobilière et mobilière.

« Art. 1er. La dotation de la couronne se compose des palais, maisons, terres, bois, parcs, domaines, rentes, manufactures, compris dans les dispositions de la loi du 26 mai 1791.

Art. 2. Seront donnés en remplacement des palais, maisons, terres, bois, parcs, domaines, qui, ayant fait partie de ladite dotation aux termes de ladite loi, ont été aliénés comme propriétés nationales, les terres, bois et domaines compris dans l'état annexé au présent sénatus-consulte[1].

Moyennant ledit remplacement, il n'y aura plus lieu à aucune réclamation sur ce sujet.

[1] *État annexé des parcs, forêts, bois, maisons et terres.*

Seine : Monceaux (32 hectares, avec 700 fr. de produit annuel). — Boulogne (753 hectares 55 ares, 18,987 fr.) — Bagatelle (45 hectares, point de revenu). — Vincennes, avec les enclaves du bois de Beauté (957 hectares 27 ares, 27,306 fr.). — Saint-Maur (373 hectares. 6,813 fr.). — Maison servant de poste au bois de Boulogne (point de revenu marqué).

Oise : Laigue (3,820 hectares 95 ares, 179,492 fr.), et les biens suivants qui étaient alors possédés par la caisse d'amortissement : Prieuré de Neuf-Fontaines, conduisant en bois à Cuise-Lamotte (127 hectares, 928 fr. 64). — Bois taillis à Cuise-Lamotte (7 hectares, 44 ares, 70 fr.). — Anciennes plantations de bois à Berneuil (12 hectares, 75 ares, 125 fr.). — Bois de bouleau et de chêne à Berneuil (25 hectares 52 ares, 170 fr.). — Les carrières dites Grisettes et des Noyers, nature de pierres de taille, à Berneuil (50 fr.). — Bois de chêne et de Bouleau à Berneuil (7 hectares 66 ares, 100 fr). — Autre bois semblable audit lieu (9 hectares 90 ares, 200 fr.). — Bois de chêne et de bouleau à Saint-Crépin-au-Bois (18 hectares 50 ares, 400 fr.). — Bois de chêne et de bouleau à Cuise (41 hectares 40 ares, 1,250 fr.). — Maison et dépendances à Crépy (43 fr. 30). — Un faux un quartier, en deux pièces de prairies, à Carenne (42 fr.). — Trois faux de prés, en deux pièces, au dit lieu (78 fr.). — Deux faux et demi de prés, en une pièce, à d'Appilly (78 fr.). — Terres à Attichy (1 hectare 37 ares) — Autres terres audit lieu (55 ares, 9 fr.). — Prés Malnaizière à Chevrières (5 hectares 67 ares, 37 fr. 75). — Sept ou huit mines de terre labourable à Margézy-lès-Compiègne (114 fr.). — Un corps de ferme et dépendances à Courtoisy (487 fr. 51).

Seine-et-Oise : Verrières (621 hectares 26 ares, 33,336 fr). — Les Yvelines (1,957 hectares 72 ares, 97,612 fr.). — Vindrina (492 hectares, 27,440 fr). — Hautes-Bruyères (182 hectares 89 ares, 14,986 fr.). — Prieuré de Saint-Thomas-d'Épernon (42 hectares, 4,868 fr.). — Vente aux Moines, (15 hectares). — Bois-Dieu (11 hectares 50 ares, 644 fr.). — Saint-Pierre-d'Yvette (32 hectares 8 ares, 379 fr.). — Prieuré de Jardy (5 hectares 16 ares, 346 fr.). — Sénart, avec le bois de la commune de Draveil (2,423 hectares 14 ares, 107,810 fr.). — Terres en friche et bruyères à Saint-Léger.

Seine-et-Marne : Ville-Fermoy (1,617 hectares, 66,602 fr.). — Saint-Germain-

Art. 8. Les diamants, perles, pierreries, tableaux, statues, pierres gravées et autres monuments des arts qui sont, soit dans les musées des arts, soit dans les palais impériaux, feront partie de la dotation de la couronne. L'inventaire en sera dressé et transmis au Sénat, pour être annexé à la minute du présent sénatus-consulte.

Art. 9. Les meubles meublants, voitures, chevaux, etc., font également partie de la propriété de la couronne jusqu'à concurrence d'une valeur de 30 millions de francs.

Un sénatus-consulte, du 1er mai 1812, ajouta au domaine de la couronne deux palais et un grand nombre d'immeubles, de terres, provenant du domaine privé, qui sont, pour la plupart, demeurés dans la dotation des successeurs de Napoléon [1].

Laval (459 hectares 72 ares, 24,997 fr.). — Saint-Denis-du-Rozoir (354 hectares 24 ares, 23,523 fr.). — Champagne (518 hectares 58 ares, 12,776 fr.).

Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne : Bondy (2,108 hectares, 103,645 fr.). — En tout, 17,092 hectares 77 ares 44 centiares, d'un rapport moyen de 756,595 fr. 20 cent.

[1] Art. 1er. Sont réunis et demeurent annexés au domaine de la couronne, les immeubles acquis au nom de Sa Majesté, et dont la désignation suit, savoir :

Saint-Cloud : L'hôtel des pages, le terrain et les deux échoppes acquis du sieur Leuiller; maison du jardinier fleuriste (commune de Sèvres); maison du portier à la grille du Mail; maison dite *des Sarps ;* deux maisons rue des Ursulines, et rue du Chevalier de Lorraine; laiterie de Montretout; l'hôtel de Brancas, situé à Sèvres.

Versailles : Le pavillon et l'enclos du Butard; les bâtiments formant l'aile droite de la Vénerie; la ferme de Gally; la ferme de la Ménagerie et de la Faisanderie; la ferme du Désert; la ferme de Bois-Robert; quatre pièces de terre labourable acquises des héritiers Richaud; deux pièces de terre labourable acquises du sieur Bery et sa femme; un jardin et un petit bâtiment acquis du sieur Millon; une pièce de terre labourable acquise du sieur Bardon; la ferme de Satory; le bâtiment et enclos appelé « la Porte de Saint-Cyr; » une maison et un enclos en face de la Ménagerie; les deux glacières du palais de Versailles; la maison et enclos dits « la Porte de Landry; » une pièce de terre acquise du sieur Flot; l'auberge de la Chaumière; une pièce de terre acquise du sieur Lehuby; un jardin acquis du sieur Gervais; la ferme de l'Ermitage; 26 hectares 24 ares 70 centiares provenant de concessions faites à soixante-un particuliers de Rocquencourt; une pièce de terre acquise du sieur Robert; la ferme de Lessart; rendez-vous de chasse de Verrières; soixante-une redevances achetées du sieur Rollet; bâtiment et portion de terrain de la ferme de Trousalé.

Meudon : Le petit parc de Meudon et les étangs de Trivaux et de Chalais; trois pièces de terre labourable, dans le grand parc, acquises du sieur Peyronnet; deux pièces de terre labourable, dans le grand parc, acquises du sieur Delamain; la ferme de Grange-Dame-Rose.

Saint-Germain : Le pavillon du Fer-à-cheval, les terrains acquis des sieurs La-

Il n'y eu qu'un échange de biens de la couronne pratiqué sous l'Empire, échange approuvé par le sénatus-consulte du 14 avril 1813. et qui concernait un bois du domaine privé cédé contre un bois du domaine de la couronne [1].

Quand les Bourbons revinrent, en 1814, personne n'osa proposer de changer quelque chose aux principes établis, en fait de dotation, par la loi de 1791, et l'on avait plutôt le désir d'empêcher le retour d'abus, comme ceux qu'avait commis l'Empire en créant à côté du domaine de la couronne un domaine extraordinaire et un domaine privé d'une grande étendue. La seule ambition de la nouvelle cour était de faire distinguer dans la dotation le payement annuel des 25 millions auquel on réservait le nom de liste civile, de la constitution d'un domaine

doucette, Raele, Métayer, de la veuve Perron et de divers particuliers, par voie d'échange, pour servir de clôture de la forêt; le domaine de Marly.

Rambouillet : Le pavillon du Fer à Cheval, le château de Saint-Léger et terrains adjacents; le parc d'en haut, acquis de Mme Louvet; la ferme des petites Hogues et des Brûlins; l'étang du Moulinet; le chenil ou maison des chasses, emplacement de l'hôtel du gouvernement à Rambouillet; 2 hectares 90 ares 16 centiares de terrain labourable, en ce comprise une petite lisière de bois; bois de Pouras, contenant 44 hectares 47 ares, avec une maison de garde enclavée dans la forêt de Saint-Léger.

Fontainebleau : L'enclos du sieur Dubois, près les grandes écuries; l'hôtel du gouvernement; une maison de garde aux Sablons; une maison de garde à la Rochette; l'ancien chenil et ses dépendances; 1 hectare 7 ares 20 centiares de terrain près la Pyramide, entre le parc et la forêt; deux pièces de terre acquises du sieur Mion; une maison de garde aux Basses-Loges; deux pièces de terre acquises du sieur Poussaint; 8 hectares 63 ares 3 centiares de terrain inculte, contigu au parc.

Compiègne : Les terrains situés entre le terrain impérial et la forêt; un emplacement contigu à la secrétairerie d'État; glacière, jardin, bâtiment et terrain dans les fossés du palais, acquis des héritiers Radix de Sainte-Foi, terrain et emplacement dits « les Écuries de la Reine. »

Paris : 70 ares de terre attenant au parc de Monceaux; l'ancienne melonnière de Monceaux et les bâtiments de portiers qui en dépendent.

Art. 2. Sont également réunis et demeurent annexés au domaine de la couronne les palais de Strasbourg et de Bordeaux mis au nombre des palais impériaux par les décrets des 21 janvier 1806 et 28 avril 1808.

[1] Les bois de Rochefort, faisant partie de la forêt des Yvelines, et contenant le triage des Yvelines (378 hectares 1 are) et le triage de la haie et des buttards de Rochefort (618 hectares 15 ares) d'un revenu annuel de 30,245 fr. 71, est distrait de la dotation de la couronne. En échange y est jointe la forêt de Dourdan (947 hectares 22 ares), d'un revenu de 45,695 fr. 01, qui appartenait au domaine impérial, lequel la cède et en complément d'échange reçoit de la couronne, avec les bois de Rochefort, le bois des Hautes Bruyères d'un revenu annuel de 15,449 fr. 30.

immobilier et mobilier, qu'à la longue on pourrait convertir en un patrimoine héréditaire des rois ; mais elle ne put prendre que des biais pour y réussir. La loi du 8 novembre ne lui donna pas satisfaction. Cette loi forme ainsi le domaine immobilier et mobilier de la couronne :

« Art. 3. Le Louvre et les Tuileries sont destinés à l'habitation du roi. Le roi jouira également de tous les bâtiments adjacents employés actuellement à son service.

Les palais, bâtiments, emplacements, terres, prés, corps de fermes, bois et forêts composant les domaines de Versailles, Marly, Saint-Cloud, Meudon, Saint-Germain-en-Laye, Compiègne, Fontainebleau et autres palais et domaines, tels qu'ils sont désignés dans la loi du 1er juin 1791, et les sénatus-consultes des 30 janvier 1810, 1er mai 1812 et 14 avril 1813, ainsi que la Monnaie, les Médailles, l'hôtel de Valentinois, rue de Varennes, l'hôtel du Châtelet, rue de Grenelle, faubourg Saint-Germain, un hôtel sis place Vendôme, n° 9, l'hôtel des Menus, rue Bergère, le garde-meuble placé dans les bâtiments du couvent de l'Assomption, le magasin des marbres à Chaillot, ainsi que le château et le domaine de Villiers et le clos Toutain, formeront la dotation de la couronne sous la réserve des droits des anciens propriétaires, dans le cas où quelques-uns des biens ci-dessus désignés seraient susceptibles de restitution.

Art. 4. Les diamants, perles, pierreries, statues, tableaux, pierres gravées et autres monuments des arts, ainsi que les bibliothèques et les musées qui se trouvent, soit dans les palais du roi, soit dans le garde-meuble, font partie de la dotation de la couronne.

Dans le cas où, par suite, des statues, tableaux ou autres effets précieux, seraient acquis aux frais de l'État, et placés dans les palais et musées royaux, ces objets deviendront dès lors partie de la dotation de la couronne et seront ajoutés à l'inventaire.

Art. 5. Les manufactures royales de Sèvres, des Gobelins, de la Savonnerie et de Beauvais, continueront d'appartenir à la couronne et d'être entretenues aux frais de la liste civile. »

L'article 18 dispose que le roi peut acquérir des domaines privés par toutes les voies que reconnaît le Code civil ; l'article 20, que les biens particuliers du prince qui parvient au trône sont irrévocablement réunis au domaine, non de la couronne,

mais de l'État (qui ensuite peut les céder à la couronne), et l'article 21, que le domaine privé, si le roi n'en a disposé, est également réuni au domaine de l'État, après sa mort.

Pour leur tenir lieu des anciens apanages, les princes et princesses reçurent une dotation particulière de 8 millions, somme qui ne pouvait être augmentée que par une loi. Cette disposition n'empêcha pas Louis XVIII de faire rendre presque au même moment, au duc d'Orléans, les biens libres de l'apanage dont cette branche de la famille royale jouissait avant 1789, acte qui violait la loi présente du 8 novembre 1814, et les lois de 1790 sur le domaine général, et de 1791 sur la dotation de la couronne.

Lors du changement de règne, en 1825, la loi qui fut rendue pour fixer la liste civile ne modifia en rien celle de 1814 pour la constitution de la dotation pécuniaire et de la dotation en immeubles et en meubles [1]. Elle déclara seulement réunis « à la dotation de la couronne, » directement, et non par une cession de l'État, les biens privés de Louis XVIII, dont il n'avait pas disposé, et les Écuries d'Artois, qui avaient appartenu à Charles X avant son avénement. C'était encore violer une règle législative, et vraiment il est fâcheux de voir que les lois ne sont pas mieux respectées par les pouvoirs qui les font. Il fut aussi déclaré que la restitution à la branche d'Orléans de son apanage aurait son plein et entier effet, et, lorsque l'on eut à voter l'article qui contenait cette déclaration, les seuls intérêts d'une politique de circonstance préoccupèrent la Chambre des députés. Les royalistes de la droite qui, par attachement aux principes de la monarchie féodale, auraient dû approuver l'acte de Louis XVIII, en parurent mécontents parce que le duc d'Orléans passait pour être libéral, et l'opposition constitutionnelle, qui aurait dû le combattre, le soutint au contraire, sans se rappeler ce qui avait été établi en 1791.

La révolution de Juillet ramena les discussions politiques et administratives sur le terrain choisi et limité par les législateurs de 1789.

Le 15 décembre 1830, M. Laffitte, ministre des finances et

[1] On peut cependant conclure du silence que le rédacteur de son texte garde sur la dotation immobilière qu'en ne faisant voter par les chambres que l'article de la rente annuelle de 25 millions, il a voulu implicitement faire passer pour perpétuelle la constitution de la dotation immobilière.

président du conseil des ministres, présenta à la Chambre un projet de loi, par lequel la couronne était dotée des biens qui lui avaient appartenu sous les règnes précédents, déduction faite toutefois d'un certain nombre de châteaux, comme ceux de Bordeaux et de Strasbourg, d'hôtels et de bâtiments, sis la plupart à Paris ou à Versailles, qui en étaient détachés et qui, vendus par les soins de l'administration des domaines de l'État, devaient produire un capital de dix ou douze millions. Les pierreries, les tableaux, les collections précieuses lui appartenaient comme par le passé.

On proposait de ne pas joindre à cette dotation les biens de l'apanage d'Orléans qui, par l'avénement de Louis-Philippe au trône, faisaient retour à l'État, mais de les réserver pour servir d'apanage à l'héritier présomptif de la royauté une fois arrivé à l'âge de dix-huit ans, ce qui devait lui assurer un revenu de plus de deux millions.

Le ministre, enclin alors à plaire au prince dont il avait préparé la fortune, faisait remarquer comme un homme de cour que les domaines dont on dote la couronne ne sont pas pour elle une source de revenus, mais qu'on les lui impose plutôt comme une charge, et que par exemple ceux dont Louis-Philippe allait devenir l'usufruitier devaient lui coûter 7,249,429 francs de frais d'exploitation et d'entretien, tandis qu'ils ne rapporteraient que 3,826,298 francs, c'est-à-dire 3,423,131 francs de moins que la dépense nécessaire. Ce projet de loi qui fixait à 18 millions d'argent la redevance à payer par le Trésor à la liste civile ne fut pas voté par la Chambre, et l'année suivante, le 3 octobre, M. Casimir Périer, ministre de l'intérieur et président du conseil, exposa les motifs d'un autre projet de loi. On ne parlait plus des sacrifices que la dotation immobilière impose à la couronne ; on disait seulement que ses revenus étaient absorbés par ses dépenses; mais on portait à un million la somme que la liste civile avait à fournir à la caisse dite de Vétérance qui devait payer les pensions des serviteurs particuliers de tous les pouvoirs précédents. Il est vrai qu'il y avait des réserves à recueillir pour en faciliter le paiement.

Le texte de la loi du 8 novembre 1814 n'était pas suffisamment clair en ce qu'elle disait des additions faites pendant le règne aux constructions ou au mobilier des édifices royaux. Il fut déclaré qu'elles seraient et demeureraient de plein droit atta-

chées à la dotation de la couronne, sans en pouvoir être distraites. Comme M. Laffitte, M. Casimir Périer proposa de constituer les biens de l'ancien apanage d'Orléans en une dotation particulière du prince héritier du trône.

Ni l'un ni l'autre n'avaient examiné ou proposé de résoudre des difficultés de fond que ni la Charte ni les lois précédentes ne semblaient pas avoir prévues. Ce fut la commission de la Chambre des députés qui les mit d'elle-même à l'étude. Le point le plus important était la question du caractère perpétuel ou du caractère purement viager que devait avoir la dotation immobilière de la couronne. Tout en reconnaissant, quant à la propriété, les avantages de la fixité de sa condition dans les mains du propriétaire, la commission crut qu'il fallait se préoccuper davantage de considérations d'un autre ordre et elle voulut que la nation restât toujours maîtresse ou d'augmenter ou de réduire l'éclat de l'établissement royal. Les législateurs de 1791, de 1814 et surtout de 1810 avaient eu peut-être une pensée contraire et n'avaient laissé à régler, pour chaque règne, le chiffre de la dotation à fournir en argent que parce qu'en effet la valeur de l'argent est de nature à varier en peu de temps.

Cette question résolue, il parut préférable de constituer la dotation par voie d'exclusion plutôt que par voie d'énumération, c'est-à-dire qu'on déclara qu'elle serait composée de tous les biens qui avaient fait partie jusque-là de la dotation de Louis XVI, de l'Empereur, de Louis XVIII et de Charles X, excepté ceux dont on joignait la liste au texte de la loi nouvelle. On retranchait Saint-Germain, par exemple, mais à Versailles on ajoutait au château royal le berceau de la liberté populaire, cette salle glorieuse du Jeu de Paume que nous irons toujours visiter en pèlerinage.

Mais, avant d'arriver au vote et au texte même de la loi qui, en 1832, fixa la nouvelle liste civile, il est bon de déterminer quelle était la situation exacte du duc d'Orléans lorsqu'il devint roi des Français. Comme particulier il possédait des biens propres qui provenaient des débris de la succession de son père qu'il avait retrouvés en 1814 et dégrevés des dettes dont elle était chargée et surtout de la succession toute patrimoniale de sa mère, M[lle] de Penthièvre, la descendante et l'héritière du second bâtard de Louis XIV, le comte de Toulouse, qui était devenu fort riche. Comme duc d'Orléans, il était rentré en pos-

session de l'apanage accordé à sa branche par Louis XIV et Louis XV[1].

Lorsque l'apanage d'Orléans commença d'être constitué, Louis XIV ne pensait doter Monsieur, son frère, que d'un domaine d'un revenu de 200,000 livres tournois. Les accroissements que ce domaine avait reçus en avaient plus que décuplé la richesse, et nous venons de voir que lorsque M. Laffitte proposait d'en faire l'apanage particulier de l'héritier du trône, il évaluait à 2 millions le revenu que le prince royal en tirerait. Cette évaluation restait au-dessous de la vérité.

Les bois seuls de l'apanage offraient une contenance de 57,283 hectares 8 ares[2].

Le revenu des biens montait en somme à plus de 3 millions[3]. Ces biens, par l'avénement du duc d'Orléans, rentraient de plein droit dans le domaine de l'État et Louis-Philippe, quand il se décida à devenir roi, n'eut pas un instant la pensée de chercher à les retenir dans ses mains. Mais ce qu'il ne pouvait faire pour la dotation apanagère, il le fit pour ses biens privés qui, eux aussi, devaient être incorporés au domaine de l'État. Le 7 août, deux jours avant de prêter le serment royal, il les abandonna à ses enfants, princes puînés et princesses, et ne s'en réserva que l'usufruit, prévenant ainsi, par un acte évidemment illégal, la dévolution qui le 10 août devenait un fait nécessaire. Il frustra donc l'État, cela ne peut être mis en doute, de toute la fortune que les lois non-seulement de 1789, mais les lois antérieures de la monarchie lui réservaient. Mais

[1] *Apanage ainsi formé :* Par l'édit du mois de mars 1661, les duchés d'Orléans, Valois et Chartres, et seigneuries de Montargis, à titre d'apanage. Par la déclaration du 24 avril 1672, les duchés de Nemours, comtés de Dourdan et de Romorantin et marquisats de Coucy et Folembray, à titre de supplément d'apanage. Par les lettres patentes du mois de février 1692 le Palais-Royal à titre d'augmentation d'apanage. Par l'arrêt du conseil du 27 juillet 1740, l'hôtel du Grand-Ferrare à Fontainebleau, à titre de concession. Par lettres patentes du 28 janvier 1751, les comté de Soissons, et domaines de Laon, Crépy en Laonnais et Noyon, à titre d'union à l'apanage. Par arrêt du Conseil du 16 septembre 1766, les domaines de Marle, La Fère, Ham, Saint-Gobain, dépendant du comté de Vermandois, à titre d'apanage, ainsi que le canal commencé de l'Ourcq et la maison ci-devant appelée hôtel de Plessis-Chatillon, tenant au Palais-Royal.

[2] Oise, 3,964 hectares 03. — Seine-et-Oise, 1,561 hectares 58. — Loiret (y compris la petite forêt d'Orléans), 29,515 hectares 79. — Aisne, 19,622 hectares 89. — Loir-et-Cher, 2,618 hectares 99.

[3] 3,046,000 fr. (Discours de M. Mauguin, séance du 10 janvier 1832).

s'il eut le tort, se considérant comme étant dans un cas particulier et pouvant débattre les conditions de son avénement au trône, de ne pas stipuler sur-le-champ ses droits et de ne pas se confier ensuite à la décision du pouvoir législatif, il n'y a pas à douter non plus que, puisque cette donation fut acceptée comme valable par la Chambre des députés en 1832, l'illégalité de l'acte qui violait les lois n'ait été effacée par la loi même. Une loi seule pouvait plus tard détruire l'effet de la loi de 1832 et rendre à l'État ses droits méconnus d'abord par le prince, et peu après par le législateur.

Le rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet de loi de dotation, M. de Schonen, expliqua de cette manière l'excessive faveur que l'on allait accorder à la nouvelle famille régnante. « Les circonstances qui ont amené l'avènement de Louis-Philippe sont de telle nature que la rigueur du droit serait une véritable injustice. La royauté ne lui est pas venue comme aux autres princes. La légitime colère du peuple a brisé une dynastie parjure et sa volonté souveraine a fait un roi. N'ajoutons pas au sacrifice ; laissons-le à ses douces et anciennes habitudes et ne lui ravissons pas ce qu'il s'était plu à créer ou à embellir ; qu'enfin il puisse rêver quelquefois qu'il est encore duc d'Orléans et libre des soucis du diadème.. L'apanage faisait retour à l'État, nous le déclarons, mais nous le plaçons dans le domaine de la couronne, qui n'est, comme vous le savez, qu'un dépôt viager dans les mains du roi. »

Et plus loin, après le développement du texte relatif à la constitution d'un domaine privé, admis par la majorité de la commission : « La commission a cru convenable de placer dans le domaine privé tous les biens dont le roi ne se serait pas dessaisi avant son avénement, ainsi que l'usufruit de ceux dont il n'aurait pas disposé, et cela par exception au principe formel de la dévolution. »

M. Dupin qui, bien que membre du conseil intime du duc d'Orléans, n'a été pour rien dans la détermination du 7 août 1830, a soutenu devant la Chambre des députés, avec plus d'insistance que M. de Schonen, que le nouveau roi ne devait pas rendre ses biens à l'État, et qu'en les lui laissant dans son domaine privé on ne lui faisait pas de faveur. Il a exprimé la même opinion dans son *Traité des Apanages* [1]. M. Mauguin et Odilon

[1] « Et il est fort à regretter que cet abandon ait eu lieu. Il a été dicté par la crainte

Barrot se levèrent pour lui répondre, car ce n'est pas sans opposition que la chambre consentit à valider la donation.

Le domaine privé qu'on allait accorder au roi et dans lequel devaient prendre place, outre les biens qu'il pourrait acquérir, ceux dont il était possesseur en 1830, et dont il n'avait pas disposé, ainsi que l'usufruit des biens cédés aux princes et princesses, était réellement très-vaste. Il comprenait 54,469 hectares de bois [1] répartis sur les terres de Neuilly, du Raincy, de Bézu, de la Ferté-Vidame, d'Eu, du Tréport, de Dreux, etc. Le revenu de ce domaine n'a été compté que pour 1,300,000 fr. par M. Dupin, en 1832. M. de Montalivet [2] le réduit à 1,168,000 fr., par le calcul de la moyenne de onze années et affirme qu'il n'a pas dépassé 1,265,000 fr., tandis que les dépenses nécessaires des enfants du roi montaient à 4,500,000 fr. Du reste, il n'y a pas un grand intérêt à s'arrêter sur une question tranchée par les décrets de 1852.

Revenons au domaine de la couronne proprement dit, à la liste civile. L'ancienne liste civile, celle du moins de Charles X, recevait 25 millions de dotation pécuniaire pour le roi ; 7,000,000 pour les princes, 3,152,000 fr. de subvention payée par le ministère de la guerre pour une part des dépenses de la maison militaire ; 390,000 fr. sur les jeux de Paris, pour le grand aumônier et pour des bourses. Total, 35,512,000 fr., sans compter 4,500,000 du revenu brut de la dotation immobilière ; mais la maison militaire coûtait fort cher, et cette dépense déchargeait au besoin l'État de l'entretien d'un corps de troupes d'élite.

Après la révolution de 1830, il ne pouvait plus être question d'une grande cour seigneuriale. La royauté citoyenne, devenue la première magistrature d'une sorte de république qui ne se déclarait pas encore, fut réduite à un revenu de 12 millions

de voir les biens privés du duc d'Orléans réunis de plein droit au domaine de l'État, ce qui n'aurait eu lieu qu'autant qu'il serait parvenu à la couronne *jure hereditario* en vertu de l'ancien ordre de dévolution, et non pas lorsqu'il y arrivait *jure novo* et sous des conditions nouvelles qui devaient être débattues avec lui » (*Traité des Apanages*, 3e édit., p. 172).

[1] Ardennes, 499 h. 14 ares. — Eure, 13,354 h. 31 ares, 51. — Eure-et-Loir, 13,245 hectares 76,76. — Haute-Marne, 5,724 h. 06,68. — Indre-et-Loire, 6,057 h. 86,95. — Loir-et-Cher, 2,083 h. 98,75. — Loiret, 593 h. 92,93. — Manche, 42 h. 94,32. — Seine, 1,400 h. 55,17. — Seine-Inférieure, 10,686 h. 08,97. — Seine-et-Oise, 2 h. 80,68. — Somme, 768 h. 09,28. Total, 54,469 hectares 56 ares.

[2] *Louis-Philippe et la Liste civile*, in-8°, 1850.

fournis par le budget, et des retranchements diminuèrent pour 15 ou 16 millions dans le capital des immeubles qui lui étaient laissés sur l'ancienne dotation. En revanche, elle gagnait tout ce que valait l'apanage d'Orléans et allait jouir de plus de cent mille hectares de bois, tandis que Charles X n'en avait eu que 66 mille, en tout, à sa disposition [1].

Dans le cours de la discussion, on évalua le prix des bois de l'ancienne liste civile. Le sol fut compté pour 79,540,000 fr., et le bois à exploiter pour 92,512,000 francs [2].

A en croire M. de Schonen, rapporteur très-bien disposé pour le roi, les palais, les châteaux de la liste civile ne lui produisaient rien ; au contraire, ils étaient onéreux, et, comme on ne s'était pas attendu à les vendre ni à les démolir, on n'en avait pas apprécié la valeur [3].

Les bâtiments loués avaient produit en 1829, à Paris, 21,301 fr. 78 c.; à Versailles, 1,200 fr.; à Compiègne, 225 fr.; à Fontainebleau, 441 fr. 66 c.; à Strasbourg, 2,475 fr. Les concessions d'eau avaient produit 28,248 fr. 90 c., et la cueillette des fleurs d'oranger, 4,335 fr. 15 c. En tout, 66,067 fr. 05 c. Le revenu des domaines en fermes n'était que de 155,933 fr., pour une contenance de 3,119 hectares, situés principalement à Versailles et à Rambouillet, et d'une valeur estimative de 4,417,190 fr. Restaient les forêts. Y compris les routes, les clairières et les bâtiments, leur superficie montait à 63,265 hectares. Le bois de Boulogne, dévasté en 1815, coûtait 50,000 fr. et n'en rapportait que 30,000 ; le bois de Vincennes et la forêt de Sénart rapportaient ensemble, en chiffres ronds, 150,000 fr.; Versailles, 170,000 fr. avec Meudon, Verrières et Saint-Cloud ; Saint-Germain et Marly, 220,000 ; Rambouillet, 500,000 ; Fontainebleau, 420,000 ; Compiègne, 540,000. Total, 2 millions ; mais la dépense n'en était plus à déduire, dépense qui s'élevait à 1,200,000 fr. Quant aux dépenses nécessaires des bâtiments elles étaient évaluées à la somme de 4,400,000 fr.

[1] Oise, 14,055 hectares. — Seine, 3,697 h. — Seine-et-Marne, 19,886. — Seine-et-Oise, 28,331.

[2] Sur une étendue déterminée de 63,265 hectares, il y avait 43,756 hectares de taillis, c'est-à-dire d'arbres ne donnant que du petit bois ; 3,700 hectares de gaulis ; 2,015 hectares de futaies à la révolution de 60 à 100 ans ; 4,500 hectares de futaies à la révolution de 100 à 120 ans, et 9475 hectares de bâtiments, routes et clairières (Discours du député Laurence).

[3] Séance du 6 janvier 1832.

La Chambre retrancha Rambouillet des immeubles dont le projet de loi dotait la couronne, et le roi, de lui-même, renonça aux palais de Bordeaux et de Strasbourg, que ces villes ne savaient comment utiliser et dont elles demandaient que la couronne eût la jouissance pour en avoir aussi l'entretien.

Le mobilier de la dotation, non compris les diamants et les objets d'art, était estimé 32,540,000 fr.

N'ayant pas voulu admettre la perpétuité de la dotation royale, la commission repoussa le projet d'un apanage mobile destiné à l'héritier du trône, de sa dix-huitième année accomplie à son avénement, domaine dont l'existence n'était compatible qu'avec une dotation perpétuelle de la royauté. Une dotation particulière d'un million lui fut substituée et la loi décida qu'en outre la reine, si elle devenait veuve, jouirait de l'habitation de l'Élysée et d'un douaire viager fixé par une loi et que les fils puînés du roi et les princesses ses filles seraient dotés par des lois spéciales, en cas d'insuffisance du domaine privé. En définitive, la dotation pécuniaire du roi fut fixée à la somme de douze millions, et la dotation en immeubles et meubles réglée de la sorte :

« Art. 2 de la loi du 2 mars 1832. — Les biens immeubles comprendront le Louvre, les Tuileries, ainsi que leurs dépendances ; l'Elysée Bourbon ; les châteaux, maisons, bâtiments, manufactures, terres, prés, corps de ferme, bois et forêts, composant principalement les domaines de Versailles, Marly, Saint-Cloud, Meudon, Saint-Germain-en-Laye, Compiègne, Fontainebleau et Pau ; le bois de Boulogne, le bois de Vincennes et la forêt de Sénart, tels qu'ils ont été désignés par la loi du 1er juin 1791, par les sénatus-consultes des 30 janvier 1810, 1er mai 1812, 14 avril 1813, par les lois des 8 novembre 1814, 15 janvier 1825, et par diverses autres lois survenues relativement à des acquisitions ou échanges de biens royaux.

Art. 3. Seront distraits de la dotation de la couronne, les palais, châteaux, hôtels, bâtiments et biens dont l'énumération est contenue dans le tableau annexé à la présente loi, lesquels seront employés ou vendus au profit de l'État[1].

[1] *Immeubles à distraire des biens composant la dotation de la couronne.*

Paris : Grand et petit hôtels Molé, rue Saint-Dominique, nos 58, 60 et 62 (non compris les hangars à magasins, sur la rue de l'Université), 1 million. — Hôtel de la grande Aumônerie, rue de Bourbon, no 2, 200,000 fr. — Hôtel du Grand-Veneur,

Art. 4. Sont en outre réunis à la dotation immobilière, les biens de toute nature composant l'apanage d'Orléans, constitué par les édits de 1661, 1672 et 1692, ainsi que la petite forêt d'Orléans qui en faisait originairement partie et qui, par l'avénement du roi, ont fait retour au domaine de l'État.

Dans le cas où il y aurait lieu à indemnité à raison des

place Vendôme, n° 9, 400,000 francs. — Hôtel d'Angevilliers, rue de l'Oratoire, 350,000 francs. — Hôtel du Châtelet, rue de Grenelle-Saint-Germain, n° 121, 560,000 francs. — Hôtel de la Monnaie des Médailles, rue Guénégaud, 300,000 fr. — Bâtiments du Conservatoire de Musique, rue du Faub.-Poissonnière, 100,000 fr. — Gazomètre et magasins de l'Opéra, rue Richer, 120,000 francs. — Hôtel des Gardes, rue Neuve-de-Luxembourg, 750,000 francs. — Bâtiments de la manufacture de la Savonnerie, à Chaillot, 260,000 francs. — Magasins des marbres et chantiers, à Chaillot, 160,000 francs. — Salle Favart, place Favart, 1 million. — Château et parc de Bagatelle, au bois de Boulogne, 500,000 francs. — Pavillon de la Muette, au bois de Boulogne, 300,000 francs. — Terrain pour les fortifications de Vincennes, 3 hectares 25 ares 22, 4,000 francs. — Terrain de la voirie de Paris, forêt de Bondy, 30 hectares, 25,000 francs. — Bois de l'échange Barmont, forêt de Bondy, 32 hectares 33 ares, 48,000 francs. Soit pour Paris, 6,107,000 francs d'immeubles retranchés.

Saint-Cloud : Nouveau bâtiment dit hôtel des Gardes, avenue du chemin de Saint-Cloud, 1,800,000 francs. — Maison des Frères de l'école chrétienne à Saint-Cloud, 35,000 francs. — Pavillon Brancas, à Sèvres, 345,000 francs. — Champs Fernitieux à Saint-Cloud, 10 ares, 1,185 francs. — Terrain, place de Sèvres et terrain du pont à bascule, 70 ares 23, 2,250 francs. — Trois terrains, dont un dit dépôt de la Marine, port de Sèvres, 18 ares 73, 12,265 francs. Soit pour Saint-Cloud un retranchement de 2,195,700 francs

Versailles : Le Grand-Commun, rue de la Surintendance, 375,000 francs. — Hôtel du Grand-Veneur (tribunal), rue Saint-Pierre, 95,000 francs. — Hôtel du Grand-Maître (mairie), avenue de Paris, 240,000 francs. — Hôtel du Garde-Meuble (préfecture), rue des Réservoirs, 160,000 francs. — Maison Ripaille (prison), avenue de Paris, 50,000 francs. — Vénerie (école normale primaire), rue Saint Pierre, 400,000 francs. — Écuries de la Reine ou d'Angoulême, rue de la Pompe, 275,000 fr. — Écuries de Monsieur (gardes-du-corps), avenue de Paris, 500,000 fr. — Écuries d'Artois, rue de Noailles, 360,000 francs. — Écuries de Madame, rue d'Anjou, 200,000 francs. — Écuries de Madame d'Artois, rue de Satory, 30,000 fr. — Hôtel des Gardes-du-Corps, avenue de Sceaux, 720,000 francs. — Hôtel de Limoges, impasse Limoges, 375,000 francs. — Hôtel des Gendarmes, avenue de Paris, 220,000 francs. — Hôtel de la Gendarmerie, place d'Armes, 70,000 francs. — Hôtel de la Guerre (caserne), rue de la Surintendance, 150,000 francs. — Hôtel de la Marine (bibliothèque), rue de la Surintendance, 100,000 francs. — Terrain de la Poste aux lettres, rue des Récollets, 20,000 francs. — Hôtel des Menus Plaisirs, avenue de Paris, 220,000 francs. — Anciens petits Menus Plaisirs (magasin à fourrages), rue de Noailles, 160,000 francs. — Magasins à fourrages du etit-Montreuil, rue des Chantiers, 28,000 francs. — Hôtel de la Chancellerie, rue de la Chancellerie, 100,000 francs. — Hôtel du Gouvernement, rue des Réservoirs, 200,000 francs. — Hôtel

accroissements faits à cet apanage depuis qu'il a été rendu à la maison d'Orléans, jusqu'au moment où il a fait retour au domaine de l'État, cette indemnité ne sera exigible qu'à la fin du règne actuel.

La partie non apanagère du Palais-Royal, appartenant à Mme la princesse Adélaïde d'Orléans, pourra également y être

des Bâtiments, rue de la Surintendance, 175,000 francs. — Caserne des Gardes françaises et baraques de la place d'armes (matériaux), 60,000 francs. — Bâtiments de la Geôle et de la cour de l'Étape, 65,000 francs. — Bâtiments du poids à la farine et de la cour des Mulets, 35,000 francs. — Baraques diverses et emplacement de baraques, en location, 9,000 francs.

Bois des Calins ou Chaponval (ancien grand parc), 5 hectares 84, 10,000 francs. — Bois du pavé ou Rennemoulin (ancien grand parc), 11 hectares 51 ares, 20,000 francs. — Bois de Loisemont (ancien grand parc), 15 hectares 56, 30,000 francs. — Garenne des Voisins (ancien grand parc), 14 hectares 56 ares, 28,000 francs. — Bois de l'Enclos et du Plan (ancien grand parc), 23 hectares 35 ares, 50,000 francs. — Cinq bouquets de bois (nº 4, 6, 7, 8 et 9 de l'allée), forêt de la Verrière, 1 hectare 19 ares, 2,000 francs. — Terres sur la montagne du Cœur-Volant, 32 ares 12, 800 francs. — Terres entre le parc de Marly et la route de Saint-Germain, 47 ares 28, 1,000 francs. — Terres du clos Toutain, 3 hectares 32 ares, 5,000 francs. — Cimetière Saint-Cyr, 42 ares 20, 2,000 francs. — Terres à Rocquencourt et aux Loges, 1 hectare 60 ares, 3,210 francs. — Terres à Buc et à Jouy, 1 hectare 48 ares 37, 3,610 francs. — Pépinière de la Couée, 1 hectare 69 ares, 7,580 francs. — Terres à Villepreux, 3 hectares 38 ares, 4,000 francs. — Terrain du pont à Bascule et prolongement du boulevard de la Reine, 88 ares 34, 3,250 francs. — Le clos du Breuil, 2 hectares 25 ares, 9,850 francs. — Maison à Louveciennes, 2,000 francs.

Redevances sur les baraques des marchés Saint-Louis et Notre-Dame, 2 hectares 16 ares, 180,000 francs. — Rente foncière sur le clos de la Fosse aux Renards, 900 francs. — Treize rentes foncières sur diverses propriétés, 1,300 francs. — Soit, pour Versailles, un retranchement de 5,756,500 francs.

Saint-Germain : Le château (non compris le parterre), 600,000 francs. — Construction et ruines de l'ancien château neuf, dit de Henri IV, 23,000 francs. — Grandes écuries et terrains réunis, 150,000 francs. — Écuries du manége, 383,000 francs. — Manége neuf, 52,000 francs. — Bâtiment dit le Jeu de Paume (vieux manége), 35,000 francs. — Hôtel du Maine et du Manége, 40,000 francs. — Terrain de l'Ancien hôtel de Luxembourg, 47,000 francs. — Prés de l'île de la Corbière, 27 ares, 800 francs. — Prés à Herblay, 4 hectares 03 ares, 8,060 francs. — Prés à Conflans, 4 ares, 340 francs. — Soit pour Saint-Germain un retranchement de 1,339,200 francs.

Fontainebleau : Terrain dit le Grand Ferrare, 15,000 francs.

Compiègne : Hôtel de la Chancellerie, 70,000 francs. — Hôtel des Menus-Plaisirs, 30,000 francs. — Bois Fortin, 22 hectares 08 ares, 5,725 francs. — Prés des Malmères à Chevrières, 2 hectares 85 ares, 2,375 francs. — Maison à Crespy, 9 ares, 700 francs. — Soit, pour Compiègne, un retranchement de 138,800 francs.

Strasbourg : Cour de Baden et glacière, 52,000 francs.

En tout, 15,604,200 francs.

réunie par voie d'échange opéré avec d'autres biens faisant partie de l'apanage d'Orléans [1].

Art. 5. La dotation mobilière comprend les diamants, perles, pierreries, statues, tableaux, pierres gravées, musées, bibliothèques et autres monuments des arts, ainsi que les meubles meublant contenus dans l'hôtel du Garde-Meuble et les divers palais et établissements royaux.

Les objets de même nature contenus dans les palais, châteaux et hôtels distraits du domaine de la couronne, feront partie de cette dotation.

Les camées distraits de la bibliothèque de la rue Richelieu, en vertu d'un décret du 2 mars 1808 y seront réintégrés [2].

Art. 7. Les monuments et les objets d'art qui seront placés dans les maisons royales, soit aux frais de l'Etat, soit aux frais de la couronne, seront et demeureront dès ce moment propriétés de la couronne. »

Cette dernière déclaration est importante. En 1791, il avait été dit que les biens de la couronne supporteraient toutes les charges et contributions des propriétés particulières. Napoléon se fit dispenser, lui et sa famille, de cette obligation d'égalité qui sentait trop sa république. Les Bourbons profitèrent de la dispense. La loi de 1832 n'assujettit pas les biens de la nouvelle dotation aux contributions générales, parce que le revenu pécuniaire du roi avait été réduit de plus de moitié, mais elle voulut qu'ils supportassent les charges départementales et commu-

[1] C'est ce qui a été fait par la loi du 3 mai 1834, confirmant l'échange conclu par acte du 25 janvier 1834 d'un corps de bâtiments et cours en dépendant, situés à Paris, entre les rues Saint-Honoré, Richelieu et la partie apanagère du Palais-Royal, ledit corps de bâtiments se composant; 1° des maisons n°s 212, 214, 216 et 218, rue Saint-Honoré et n° 4 rue Richelieu; 2° du bâtiment attenant au Théâtre-Français, situé au fond de la cour dite des Remises; 3° du bâtiment formant l'aile adjacente de la cour dite de Nemours, élevée sur l'emplacement de la maison n° 211; duquel corps de bâtiment le roi a l'usufruit et dont la nue propriété appartient à Son Altesse Royale Mme la Princesse Adélaïde d'Orléans. — Contre la forêt de Bruadan et le bois dit le Buisson de Briou, dépendant de l'ancien apanage d'Orléans (arrondissements de Romorantin et de Blois), dont la contenance est, pour le premier, de 2,083 hectares 98 ares. 15, et pour le second, de 566 hectares 24 ares 17, sans que la liste civile puisse, en aucun cas, répéter de l'État le montant de la soulte portée au contrat d'échange.

[2] L'Empereur, qui ne se gênait guère, avait tout à coup, en 1808, retiré par décret les camées antiques de la Bibliothèque impériale. C'était pour orner la toilette de l'Impératrice, un jour de bal et de fantaisie grecque et romaine.

nales, pour ne pas faire peser sur les départements et les communes une dépense de plus. Les forêts étaient soumises comme par le passé, cela va sans le dire, aux dispositions des règlements généraux forestiers, et une loi seule pouvait autoriser des coupes extraordinaires, des coupes de quarts en réserve ou de massifs réservés pour croître en futaie.

Le roi, usufruitier et non propriétaire des biens inaliénables et imprescriptibles de sa dotation, n'en avait pas moins la faculté de changer, d'ajouter et de démolir les bâtiments, mais dans les cas « utiles à leur conservation et à leur embellissement. »

Le titre III de la loi concerne le domaine privé du roi.

« Art. 22. Le roi conservera la propriété des biens qui lui appartenaient avant son avénement au trône : ces biens et ceux qu'il acquerra à titre gratuit ou onéreux pendant son règne composeront son domaine privé.

Art. 23. Le roi peut disposer de son domaine privé, soit par actes entre vifs, soit par testament, sans être assujetti aux règles du Code civil qui limitent la quotité disponible.

Art. 24. Les propriétés du domaine privé seront, sauf l'exception portée en l'article précédent, soumises à toutes les lois qui régissent les autres propriétés. Elles seront cadastrées et imposées.

Art. 25. Il ne sera plus formé de domaine extraordinaire. En conséquences tous les biens meubles et immeubles acquis par droit de guerre ou par des traités patents ou secrets appartiendront à l'État, sauf toutefois les objets qu'une loi donnerait à la couronne. »

On accorde par trop, en certains temps, aux motifs de convenance. Les lois ne sont pas tenues d'être si délicates et si obligeantes. Ce fut certainement une violation de notre droit public que d'avoir laissé à Louis-Philippe un domaine privé, composé de biens qui devaient appartenir à l'État. Et, pour le domaine privé en lui-même, il n'est pas si évident qu'on l'a dit qu'il soit utile que le prince en ait un. La personne qui devient roi héréditaire dispose de tant de moyens de se consoler de n'être plus un simple particulier qu'on peut exiger d'elle qu'elle renonce aux avantages de la situation à laquelle elle renonce pour devenir une majesté, surtout s'il est à craindre que le domaine privé, par un long règne, ne forme le premier fonds d'une de ces grosses

fortunes des familles princières où la chute d'un trône ne décourage pas des espérances de prétendants. Un peuple qui a passé par autant de révolutions que nous, n'est que trop embarrassé de ces sortes de citoyens, toujours prêts à profiter de ses malheurs pour ceindre un diadême. Il est dangereux de leur fournir, de l'argent même de l'État, les instruments de leurs restaurations et de leurs avénements futurs. Mais, affirme-t-on, si le souverain n'a pas un domaine privé en France, il placera au dehors tous les capitaux qu'il eût employés en achats d'immeubles. Nous ne redoutons pas cet inconvénient, car si nous revendiquons les droits de l'État contre les princes, nous n'avons pas contre eux de défiance systématique. On ne règne plus, de notre temps, sans être quelque chose de plus qu'un spéculateur, et le plus sûr pour le souverain, ce n'est pas de prévoir son découronnement, c'est de mériter que la reconnaissance publique fasse oublier, pour les siens et pour lui, les inconvénients de la monarchie héréditaire.

L'interdiction de former désormais un domaine extraordinaire, clôt définitivement l'histoire d'une des créations les plus blâmables de l'Empire. Dès 1808, un décret impérial du 1er mars avait fait entendre qu'en dépit de toute loi, Napoléon doterait qui bon lui semblerait parmi ses serviteurs, et les doterait en biens pris sur l'ennemi ou en terres du domaine de l'État, exactement comme avaient fait les rois, maîtres absolus de la fortune publique. Le sénatus-consulte du 30 janvier 1810, accordant plus à l'Empereur que les parlements n'eussent accordé à Louis XIV, l'autorisa à retenir pour lui et pour les principaux personnages de sa cour et de son armée, les biens que la victoire permettait à la France de conquérir sur les territoires étrangers. Il en disposait irrévocablement : « 1° pour subvenir aux dépenses de ses armées, » ce qui était troubler l'ordre des budgets et empêcher le pays de savoir jamais ce que la guerre pourrait lui coûter, ni sur quels fonds on en paierait la dépense ; « 2° pour récompenser ses soldats et les grands services civils ou militaires rendus à l'État ; 3° pour élever des monuments, faire des travaux publics, encourager les arts et ajouter à la splendeur de l'Empire ; » mais le but principal du domaine extraordinaire, l'orateur du gouvernement, le disert Regnault de Saint-Jean-d'Angély le déclara, c'était « de ne pas

laisser les compagnons d'armes de l'Empereur *sans intérêt* dans les résultats utiles de ses triomphes. » Quel langage après que Mirabeau et que tant d'autres tribuns de la liberté et de l'égalité avaient parlé des droits de la France sur elle-même, sur ses magistrats et sur ses armées !

C'était, quoi qu'on en ait pu dire, une honte pour notre nation qui venait de faire 1789, et pour notre époque qui se pique de n'être pas barbare, que la formation de ce domaine extraordinaire de l'Empereur. Il usurpait la fortune publique comme il avait usurpé toute la souveraineté publique. Il détruisait, autant qu'il était en son pouvoir, la barrière que l'Assemblée avait voulu dresser entre les temps anciens et les âges nouveaux. Il reconfondait le domaine de tous et la propriété du prince, et, quoique excellent administrateur et digne, sous le Consulat, d'exécuter le testament des fondateurs de la liberté française, il menaçait ainsi de faire succéder au gouvernement perfectionné qu'on avait commencé de recréer l'autorité spoliatrice et déréglée des conquérants d'Asie.

Jamais, en aucun cas, le domaine national n'est la chose privée du prince, quelque admirable usage qu'il en veuille faire.

Lorsqu'en 1814 l'empire du conquérant s'écroula, la vanité de son domaine extraordinaire ne résista pas au choc qui ébranlait tout l'édifice financier de la France. Les étrangers, en dictant la paix, hélas ! reprirent tous les biens qui leur avaient été enlevés chez eux : 154 des 327 millions qu'il valait encore le 1er avril 1814, non compris les dotations immobilières que l'Empereur en avait détachées et qui, pour la plupart, s'anéantirent avec le domaine qui les avait formées. On verra ailleurs comment se fit, sous la Restauration, la liquidation du domaine extraordinaire de l'Empereur, et de quelle façon les lois pourvurent à la protection des intérêts respectables des plus pauvres de ses donataires. Il ne reste plus dans les caisses de l'État qu'une somme insignifiante qui se rattache à la création condamnée pour toujours par la loi de 1832.

Une partie des dotations que Napoléon avait instituées sur le domaine extraordinaire l'avaient été sous la forme de majorats transmissibles de mâle en mâle. En 1814 ces majorats, qu'on nommait « majorats de propre mouvement, » pour les distinguer des « majorats sur demande » établis par les familles, et sur leurs biens particuliers, étaient, en 1814, au nombre de 4,970,

et représentaient un revenu de 32,467,877 francs. La chute de l'Empire fit perdre à 3,081 donataires 29 millions de rentes fondées sur des biens qui cessaient d'appartenir à la France, mais il restait 1,889 donataires avantagés d'un revenu de 3,739,627 fr. sur des biens de notre territoire. La loi du 12 mai 1835, en interdisant d'instituer dorénavant des majorats, comme la loi de 1832 interdisait de former un domaine extraordinaire, limita à deux degrés la jouissance permise aux titulaires vivant encore, y compris le degré d'institution. La plupart de ces majorats s'éteignent de nos jours, et leurs biens rentrent dans la circulation ordinaire des immeubles et des meubles, mais le domaine de l'État a des droits sur ceux qui ont été établis sous l'Empire avec la clause de retour.

Cette courte explication donnée, revenons au domaine de la couronne reformé par la loi de 1832.

Le roi se trouvait doté d'un revenu qu'en 1837 M. de Montalivet évaluait à 17,679,000 francs, et dont la moyenne, a-t-il écrit en 1850, a été pour tout le règne de 18,984,000 francs. Le public, aujourd'hui si débonnaire, a été pendant dix-huit ans si sévère pour Louis-Philippe, qu'en nous occupant du domaine de la couronne, nous croyons à propos de dire un mot de sa gestion sous la royauté de Juillet. On se rappelle que les reproches et que les soupçons les plus amers ne lui ont pas été épargnés, et qu'ils ont trouvé de l'écho jusqu'à la tribune des deux chambres. On accusait le souverain de placer une grande partie de sa fortune à l'étranger, quand, duc d'Orléans, il avait constamment donné l'exemple de la confiance dans le crédit public et dans la fidélité de la nation à respecter les propriétés particulières; on l'accusait surtout d'exploiter à merci les bois de son domaine royal, et de les ruiner pour longtemps. Aussi, en 1848, le gouvernement provisoire crut-il devoir donner satisfaction à l'opinion, et fit-il inscrire, au nom de l'État, une hypothèque de 26 millions sur le domaine privé pour équivaloir aux dommages subis par le domaine de la couronne. Pour les placements à l'étranger, cela ne nous regarde point; c'est une affaire de conduite particulière. M. de Montalivet affirme, du reste, que le 24 février 1848, en dehors des biens que le roi avait donnés à ses enfants le 7 août 1830, il ne possédait en propre que 18 millions de ressources pour couvrir 31 millions de dettes contractées par sa liste civile. Ces dettes avaient une origine honorable,

puisque, pendant les dix-huit années qu'il régna, il dépensa près de 49 millions, au delà de ce qu'il était tenu de dépenser, pour augmenter la valeur du domaine de la couronne [1].

M. de Schonen disait en 1831, en faisant le rapport de la commission chargée d'examiner le projet de loi de la dotation de la liste civile : « Il a été convenu, à peu près unanimement, qu'une dette avait été contractée envers la capitale, et que c'était au roi qu'il appartenait de l'acquitter : c'est l'achèvement du Louvre et sa réunion, trop longtemps retardée, au palais des Tuileries. Nous n'avons laissé dans le domaine de la couronne les maisons sises sur le Carrousel et dans les rues adjacentes que pour être démolies, et nous avons fait, les uns et les autres, entrer dans nos calculs un chiffre de 2 millions de francs à employer par an à ces travaux et pour les acquisitions qui en sont la conséquence. »

Louis-Philippe, quoiqu'il aimât les arts anciens autant qu'un prince aussi peu enthousiaste peut les aimer, ne mit pas son plaisir à achever le Louvre. Il ne négligea pourtant pas d'y

[1] Du 1er janvier 1831 au 24 février 1848 Louis-Philippe a dépensé près de 53 millions et demi dans les palais et bâtiments du domaine royal, savoir : 19,800,000 fr. pour l'entretien ordinaire et les grosses réparations et 33,615,000 francs pour les travaux extraordinaires et facultatifs.

Voici le détail de ces travaux extraordinaires :

Dépenses en bloc pendant les einq derniers mois de 1830, 346,875 francs 30. — Palais des Tuileries, 5,291,410 francs 38. — Louvre, 1,507,967 francs 87. — Palais-Royal, 1,408,667 francs 14. — Versailles, Trianon et dépendances avec le service des eaux, 12,118,278 francs 39. — Compiègne, 409,510 francs 28. — Saint-Cloud et dépendances, 4,157,624 fr. 54. — Palais de Meudon, 557,374 fr. 11. — Fontainebleau et dépendances, 3,431,914 francs 68. — Pau, 562,899 francs 42. — Chapelle Saint-Louis, près Tunis, 218,389 francs 56. — Élysée-Bourbon, 30,840 francs 81. — Manufactures royales, 546,870 francs 70. — Bâtiments diviers, 1,592,849 francs 18. — Bâtiments forestiers, 1,433,622 francs 80.

En œuvres d'art devenues immédiatement immeubles par destination, dans les palais de la couronne, Louis-Philippe a dépensé plus de 10 millions et demi.

En améliorations et embellissements des jardins, 1,560,000 francs.

Pour la plantation et ensemencement de 8,800 hectares de bois, le recepage et le repiquage de 1,350 hectares dans les anciens tirés des chasses ; pour l'ouverture, le prolongement ou le redressement de 701 chemins forestiers, longs ensemble de 917,100 mètres et de 129 chemins vicinaux longs de 157,200 mètres, il y eut, en somme, 4,150,000 francs dépensés dans les forêts (moins les 1,433,622 francs 80 déjà indiqués).

Avec les acquisitions ou les dons de terrains (380,000 fr.), l'ensemble des dépenses faites par Louis-Philippe, au delà de ses obligations, monte à 48,770,000 francs.

(V. M. de Montalivet, *Louis-Philippe et la Liste civile*, *passim*.)

agrandir considérablement le service des musées[1]. La restauration de Versailles le séduisit plus vivement. La postérité lui saura gré de ce qu'il y a fait, et, de notre temps même, quand on voit sur les grilles nouvelles du parc des N couronnés et des aigles, on regrette, pour l'impartialité des souvenirs, que son chiffre n'y accompagne pas seul celui de Louis XIV. Il a dépensé 23,494,000 francs dans le palais qu'il a rétabli, ranimé et dédié aux gloires de la France, et où, pour notre part, nous ne voyons à reprendre que la trop grande place faite aux images de guerre et aux portraits des soldats lorsque si peu de peintures et de figures des événements et des personnages civils de 1789 y ont été admises.

Si, depuis lors, un autre prince a fait exécuter la réunion du Louvre et des Tuileries, indiquée par la Chambre de 1832 et prescrite par la République, ce n'est pas à ses frais que l'œuvre s'est achevée, et la restauration nationale de Versailles, ne l'oublions pas, se fit aux frais du roi.

L'accusation d'avoir dilapidé la richesse forestière du domaine de la couronne serait grave si elle était justifiée. Il en faudrait conclure que les bois de ce domaine ne doivent pas être administrés isolément des autres bois du domaine de l'État. Mais rien ne prouve, bien au contraire, que Louis-Philippe ait fait commettre cette dilapidation.

En 1847 un pair de France[2] prétendit que la liste civile avait indûment fait produire à ses forêts 75 millions de revenus au

[1] Sous l'Empire, le Musée du Louvre ne se composait que de la grande Galerie, de la galerie des Antiques et de la galerie des Dessins et on n'avait besoin d'y entretenir que 17 gardiens. Sous la Restauration, il comprenait : la grande Galerie, la galerie des Antiques, 5 salles de sculpture moderne, le musée Charles X composé de 10 salles, la galerie des Dessins, composée de 4 salles et le service était fait par 25 gardiens du temps de Louis XVIII, par 34 du temps de Charles X. Sous Louis-Philippe il comprit : la Grande Galerie, la galerie des Antiques, les 5 salles de sculpture moderne, les galeries assyriennes, les plâtres d'après l'antique, les antiquités algériennes, les monuments de l'Égypte, les moulages du moyen âge, les 10 salles du musée Charles X, la galerie des Dessins, composée de 11 salles, les 5 salles du musée espagnol, les 7 salles de la collection Standish, l'École française, les copies faites à Rome et le musée de marine porté à 11 salles. Le personnel des gardiens s'éleva au chiffre de 67 (Montalivet, p. 129).

Le musée céramique de Sèvres comptait le 1er août 1830, 4,230 numéros, et à la fin du règne, 4,500 de plus.

[2] M. de Boissy, devenu depuis sénateur de l'Empire.

delà de ce qu'elles devaient rapporter. M. de Montalivet lui répondit[1] que depuis quinze ans le revenu brut de ces bois était de 5,853,000 francs, dont 3,385,000 du produit des coupes sur pied à tire et à aire, 2,412,000 francs des coupes par éclaircies, et le reste en produits accessoires, et que lorsque les 1,073,000 hectares des bois de l'État ne supportaient que 1,091,000 francs de frais d'entretien et d'amélioration, les 105,000 hectares des bois de la couronne supportaient une charge correspondante de 586,000 francs, qui, avec tous les débours, montait à 1,867,000 francs, et ne laissait à la liste civile qu'un revenu net de 3,985,000 francs.

Trois ans après la fin du règne de Louis-Philippe, la commission qui avait eu à examiner les comptes de sa gestion confirma l'exactitude des assertions de M. de Montalivet. « Avant 1830, dit le rapporteur[2], les forêts de l'État rendaient, année commune, 52 fr. 62 à l'hectare, tandis que les forêts de la couronne et de l'apanage rendaient 44 fr. 21. Après 1830 et jusqu'en 1848, l'hectare de forêt procurait à l'État un revenu de 52 fr. 46, et à la liste civile, un revenu de 47 fr. 88. L'augmentation s'explique par la suppression du régime des chasses, par la plus-value des bois, par la mise en pratique du régime des éclaircies et des coupes d'amélioration. » C'est ce qu'on appelait, avant 1848, « les coupes sombres, » mot qui frappa l'imagination populaire, mais qui ne signifiait qu'un mode raisonné de silviculture, étudié en Allemagne, et que la liste civile avait introduit en France[3].

[1] Chambre des Pairs, séance du 3 août.

[2] M. Troplong, rapport du 24 mai 1851.

[3] Il a été publié vers le même temps un *Extrait du Bilan des Forêts de la Liste civile*, de 1832 à 1846, dressé par M. L. Brisse, chargé après 1848 de la liquidation des bois du domaine de Louis-Philippe. La contenance des forêts dont il a recueilli les comptes est exactement de 105,164 hectares 65 ares en futaies et taillis. On aurait, d'après ses calculs, vendu le bois sur pied de 36,516 hectares 69, et 4,717,046 stères 03 de bois façonnés.

Les menus marchés ont produit 610,274 fr. Les bois sur pied se sont vendus 37,634,706 fr. 95 à 1,382 fr. 60 l'hectare et les bois façonnés 31,736,375 fr. 26 à 8 fr. 33 le stère. Le revenu brut s'est élevé à 90,789,540 fr. 89, mais il en faut déduire 6,362,342 fr. de travaux forestiers et 21,076,703 fr. 82 de frais de fabrication des bois. Le revenu net aurait donc été de 69,712,837 fr. 07 ou de 4,674,500 fr. par an.

Le liquidateur, faisant remarquer qu'en 1832 les bois de la liste civile ne produisaient que 2,362,000 fr. en conclut qu'on a élevé le produit de 2,305,400 fr. année

On nous permettra de dire que nous n'avons aucune raison pour prendre le parti du roi Louis-Philippe, et que, si nous le faisons, c'est uniquement par le désir d'être équitable, et de rendre hommage à la vérité. Admirateur déclaré de la révolution de 1830, qui a remis la France sur la route frayée en 1789, et d'où l'Empire, puis la Restauration, voulurent l'écarter, chacune dans leur sens, nous condamnerions la politique qui n'a pas su comprendre la grandeur du sentiment national et démocratique sur lequel le nouveau gouvernement devait s'appuyer, mais ici nous ne sommes que juge de finances, et nous ne voyons rien à blâmer dans l'usage que le roi a fait du domaine qui lui fut confié. Tant mieux si, lorsqu'on fera le compte de la gestion du souverain qui règne aujourd'hui, et qui dispose d'une bien plus large part du domaine de l'État, le résultat doit être le même !

Le lecteur s'attend sans doute à ce qu'arrivé en cet endroit, nous achevions l'histoire du domaine privé de Louis-Philippe, et comme, en effet, les décrets si connus de 1852 en ont dépossédé sa famille, nous ne pouvons négliger de rappeler de quelle façon le domaine de l'État est rentré dans les droits que la loi de 1832 avait dispensé le roi de respecter.

Le sequestre avait été mis sur le domaine privé dès le 26 février 1848. Le 5 juillet, un membre de l'Assemblée constituante proposa de déclarer que ce domaine rentrait par dévolution dans le domaine de l'État. Cette proposition fut renvoyée à la commission des finances, qui, le 10 octobre, par l'organe de M. Berryer, se prononça pour le respect du contrat de 1832. Un décret du 25 octobre leva le sequestre, et, le 4 février 1850, les biens du domaine privé furent remis aux mandataires de la famille d'Orléans, sur le rapport de M. Fould, ministre des finances. On ne peut s'empêcher aujourd'hui de trouver plus qu'étrange que le ministre, en approuvant la remise des biens, ait déclaré que le président de la République était personnellement heureux de voir s'accomplir un acte si juste.

Nous avons vu qu'il a toujours été difficile de savoir exactement la valeur du domaine privé de Louis-Philippe. Dans

moyenne et de 34,581,000 fr. pour 15 ans. Mais il est probable qu'il a oublié que les bois, dont le revenu était en 1832 de 2,362,000 fr., ne comprenaient que ceux de l'ancienne liste civile dont l'adjonction des bois de l'apanage d'Orléans a doublé l'étendue.

l'acte notarié du 7 août 1830, qui servit d'instrument pour la donation faite aux princes, le revenu n'est compté que pour 1,365,000 francs. En 1831 et en 1832, dans la discussion de la loi sur la liste civile, c'est à peu près à la même somme que les estimations s'arrêtèrent, et, plus tard, M. de Montalivet l'a encore diminué ; mais, dans tous les calculs présentés pour servir l'intérêt du roi, on ne s'occupait que du revenu net. Le revenu brut, qui, en définitive, est le seul revenu à compter pour l'évaluation des immeubles, montait à 2 millions et demi pour les bois, et à 500,000 francs pour les terres, les fermages, les actions de canaux et les valeurs diverses. Les bois valaient donc au moins cent millions, et les terres douze ou quinze, au plus bas prix, et sans estimer les propriétés bâties et leur mobilier. Le domaine privé a été, en effet, considéré comme valant 110 ou 120 millions, en 1840, lors de la discussion relative à la dotation du duc de Nemours[1]. Les stupides dévastations des premières journées de la République de 1848 (et je suis à mon aise pour les qualifier ainsi, car je ne suis pas l'ennemi de cette époque) ont détruit pour plus de 7 millions de valeur dans ce domaine, indépendamment du dommage causé au domaine de l'État.

Nous l'avons dit : lorsqu'en 1850 le domaine privé fut remis aux mandataires de la famille d'Orléans, le ministre des finances, prenant la parole au nom de M. Louis Bonaparte, président de la République, affirma que le chef de l'État désirait plus que personne cette réparation [2]. Néanmoins, au mois de janvier 1852, quand celui-ci fut devenu dictateur, il crut sans

[1] Après la mort de Louis-Philippe sa famille n'a eu à payer que 216,071 fr. de droits d'enregistrement, déclaration faite de titres en valeurs étrangères. Cette somme correspond à un capital de 18 ou 20 millions. C'est la valeur du domaine privé que le roi possédait en son nom propre, mais non des biens qu'il avait cédés en 1830 à ses enfants et dont il avait gardé seulement l'usufruit.

[2] « La Commission vous demande de décider que M. le prince de Joinville et M. le duc d'Aumale rentreront dès aujourd'hui dans la libre disposition de leur fortune particulière en laissant sous la main de l'État d'une manière indéfinie les biens composant le domaine privé. La Commission, entrant dans cette voie, a-t-elle fait par la solution incomplète qu'elle vous propose, tout ce que la justice exige et tout ce que les circonstances peuvent comporter ? Nous ne le pensons pas.

Le gouvernement, préoccupé de cette question, et consultant l'état actuel du pays, avait reconnu la possibilité d'une solution plus libérale. Il serait venu prochainement vous soumettre ses résolutions, mais, puisque l'occasion nous en est fournie, nous

doute utile de changer de politique et déclara que les biens qui, le 7 août 1830, avaient été soustraits à la revendication de l'État, nonobstant la loi de 1832 et la loi de 1850, devaient être rendus au domaine national. Le texte du décret du 22 janvier 1852 veut être mis parmi les pièces de notre livre [1]. Notre intention n'est

n'avons aucun motif pour tarder davantage à vous communiquer toute la pensée du président de la République et du cabinet.

Le décret du 25 octobre 1848 a placé à la fois hors du droit commun, quant à leurs intérêts civils, Louis-Philippe, sa famille et ses créanciers. Dans l'esprit de la loi, cette position exceptionnelle commandée par des circonstances extraordinaires et les exigences du moment avait un caractère essentiellement transitoire. Il ne pouvait entrer dans la pensée équitable et généreuse du président de la République de la prolonger au delà du terme rigoureusement nécessaire. »

[1] « Le président de la République, considérant que, sans vouloir porter atteinte au droit de propriété dans la personne des princes de la famille d'Orléans, le président de la République ne justifierait pas la confiance du peuple français s'il permettait que des biens qui doivent appartenir à la nation soient soustraits au domaine de l'État; considérant que, d'après l'ancien droit public de la France, maintenu par le décret du 21 septembre 1790 et par la loi du 8 novembre 1814, tous les biens qui appartenaient aux princes lors de leur avénement au trône étaient de plein droit et à l'instant même réunis au domaine de la couronne; qu'ainsi le décret du 21 septembre 1790, de même que la loi du 8 novembre 1814, portent : « Les biens particuliers du prince qui parvient au trône et ceux qu'il avait pendant son règne, à quelque titre que ce soit, sont de plein droit et à l'instant même unis au domaine de la nation, et l'effet de cette union est perpétuel et irrévocable, » que la consécration de ce principe remonte à des époques fort reculées de la monarchie; qu'on peut, entre autres, citer l'exemple de Henri IV : ce prince ayant voulu empêcher, par des lettres patentes du 15 avril 1590, la réunion de ses biens au domaine de la couronne, le parlement de Paris refusa d'enregistrer ces lettres patentes, aux termes d'un arrêt du 15 juillet 1591, et Henri IV applaudissant plus tard à cette fermeté, rendit, au mois de juillet 1601, un édit qui révoquait ses premières lettres patentes; considérant que cette règle fondamentale de la monarchie a été appliquée sous les règnes de Louis XVIII et de Charles X et reproduite dans la loi du 15 janvier 1825; qu'aucun acte législatif ne l'avait révoquée le 9 août 1830, lorsque Louis-Philippe a accepté la couronne; qu'ainsi, par le fait seul de cette acceptation, tous les biens qu'il possédait à cette époque sont devenus la propriété incommutable de l'État; considérant que la donation universelle, sous réserve d'usufruit, consentie par Louis-Philippe au profit de ses enfants à l'exclusion de l'aîné de ses fils, le 7 août 1830, le jour même où la royauté lui avait été déférée, et avant son acceptation qui eut lieu le 9 du même mois a eu uniquement pour but d'empêcher la réunion au domaine de l'État des biens considérables possédés par le prince appelé au trône; que, plus tard, lorsqu'il fut connu, cet acte souleva la conscience publique; que, si l'annulation n'en fut pas prononcée, c'est qu'il n'existait pas, comme sous l'ancienne monarchie, une autorité compétente pour réprimer la violation des principes du droit public dont la garde était anciennement confiée aux parlements; qu'en se réservant l'usufruit des biens compris dans la donation, Louis-Philippe ne se dépouillait de rien et voulait seule-

pas d'éviter d'en dire notre avis. Le président de la République, en 1852, avait le pouvoir, mais non le droit de faire ce qu'il a fait, car il n'était pas là question de ces mesures urgentes et nécessaires qu'un dictateur, dans des cas exceptionnels, doit prendre pour assurer le salut public. On était en face d'un contrat dont la nation seule, par l'organe de ses représentants réguliers, pouvait réclamer la rescision.

Les défenseurs de la famille d'Orléans ont eu tort de ne pas s'arrêter à cet unique argument. Ils ont prétendu que, le 7 août 1830, Louis-Philippe n'avait commis aucune illégalité [1]. L'illégalité était flagrante. Il fallait n'invoquer que la loi dangereuse de 1832 et la décision trop généreuse de 1850 [2], qui

ment assurer à sa famille un patrimoine devenu celui de l'État; que la donation elle-même, non moins que l'exclusion du fils aîné, dans la prévoyance de l'avénement au trône de ce fils, était, de la part du roi Louis-Philippe, la reconnaissance la plus formelle de cette règle fondamentale, puisqu'il fallait tant de précaution pour l'éluder; qu'on exciperait vainement de ce que l'union au domaine public des biens du prince ne devait résulter que de l'acceptation de la couronne par celui-ci, et de ce que cette acceptation n'ayant eu lieu que le 9 août, la donation consentie le 7 du même mois avait dû produire son effet; considérant qu'à cette dernière date Louis-Philippe n'était plus une personne privée, puisque les deux chambres l'avaient déclaré roi des Français, sous la seule condition de prêter serment à la Charte; que, par suite de cette acceptation, il était roi dès le 7 août, puisque ce jour-là la volonté nationale s'était manifestée par l'organe des deux chambres et que la fraude à une loi d'ordre public n'existe pas moins lorsqu'elle est concertée en vue d'un fait certain qui doit immédiatement se réaliser; considérant que les biens compris dans la donation du 7 août se trouvant irrévocablement incorporés au domaine de l'État, n'ont pu en être distraits par les dispositions de l'article 22 de la loi du 2 mars 1832; que ce serait, contrairement à tous les principes, attribuer un effet rétroactif à cette loi que de lui faire valider un acte radicalement nul d'après la législation existante à l'époque où cet acte a été consommé; que, d'ailleurs, cette loi, dictée dans un intérêt privé par les entraînements d'une politique de circonstance, ne saurait prévaloir contre les droits permanents de l'État et les règles immuables du droit public; considérant, en outre, que, les droits de l'État ainsi revendiqués, il reste encore à la famille d'Orléans plus de 100 millions avec lesquels elle peut soutenir son rang à l'étranger; considérant aussi qu'il est convenable de continuer l'allocation annuelle de 300,000 fr. portée au budget pour le douaire de la duchesse d'Orléans, décrète :

Art. 1er Les biens meubles et immeubles qui sont l'objet de la donation faite le 7 août 1830 par le roi Louis-Philippe sont restitués au domaine de l'État. »

[1] J Lebercquier, *Seule question*, p. 32. M. Berryer en 1848, dans la séance du 10 octobre, avait tenu le même langage.

[2] La propriété privée paraissait si menacée en 1848 et dans les années suivantes que l'Assemblée constituante et l'Assemblée législative auraient cru donner des armes à ses ennemis en révisant la loi de 1832. Sans cette crainte, il n'est pas certain

couvraient le roi et sa famille, et demander que le futur Corps législatif fût constitué seul arbitre du débat.

A la fin de la même année, le président de la République, maître de la dignité impériale, faisait relever pour lui, non pas la dotation réduite du roi de la monarchie de Juillet, mais l'opulente liste civile de Napoléon et de Charles X. Peut-être est-ce lui-même qui prit la plume pour écrire l'article que le *Moniteur* publia le 11 décembre, et par lequel on préparait l'opinion à accueillir le sénatus-consulte du lendemain plus favorablement qu'elle n'avait, trente ans plus tôt, accueilli la loi de 1832[1].

Avoir fait doter le souverain, en 1852, par un sénatus-consulte, et non par les représentants de la nation, c'est avoir dérogé à l'un des principes de 1789. Le contrat n'est pas fait au nom du peuple quand personne n'a reçu du peuple la mission de contracter pour lui. En 1814 même, ce ne fut pas la Chambre des Pairs, ce fut la Chambre des Députés qui donna un domaine à la cou-

que la proposition de rendre à l'État les biens donnés en 1830, eût trouvé si peu de partisans.

[1] «La liste civile n'est qu'une faible partie du revenu public confié au chef de l'État et dont il se sert pour soulager l'infortune, stimuler l'industrie, encourager les arts.

» Tout en rappelant, en fortifiant même les garanties des droits de l'État sur les biens mis à la disposition du souverain, le projet de sénatus-consulte remet en vigueur les principes qui pendant des siècles ont été la base de la monarchie française et qu'ont sanctionnés la loi de 1791, le sénatus-consulte du 28 floréal an XII, ainsi que les lois postérieures de 1814 et de 1824.

» Ces principes sont conformes aux nécessités du gouvernement monarchique, même le plus populaire. S'il ne peut entrer dans la pensée de l'empereur de rétablir la monarchie avec les éléments surannés qui choqueraient aujourd'hui les mœurs de la nation, s'il n'oublie pas que c'est le peuple qui l'a porté au trône pour gouverner dans l'intérêt du peuple, le bon sens et sa loyauté lui interdisent de s'imposer la tâche impossible de régir l'Empire dans des conditions qui ne répondraient pas aux souvenirs et à la dignité de la France.

»... L'entretien de ces palais, la conservation de ces trésors, l'administration et la surveillance de tous ces établissements entraineront la liste civile dans des dépenses considérables. Elles s'élèvent aujourd'hui à environ 7 millions 1/2 de francs, dont le budget de l'État se trouvera dégrevé. Le produit des domaines de la couronne ne les atténue qu'en partie, puisque déduction faite des frais, les revenus de ces domaines s'élèvent à peine à 3 millions.

« L'empereur ne l'ignore pas, mais il sait aussi que les véritables traditions de la monarchie imposent cette charge à la dignité impériale. »

ronne [1], et si, en 1804, la même faute fut commise, au moins le Sénat d'alors n'était-il pas composé uniquement de membres nommés par le chef de l'État.

Le sénatus-consulte du 12 décembre 1852 clôt la série des dispositions qui règlent l'existence du domaine de la couronne. La teneur de ses principaux articles est conforme aux principes que nous avons posés, sauf en ce qui regarde le domaine privé, dont nous n'approuvons pas l'institution.

« Art. 1er. La liste civile de l'empereur est fixée, à partir du 1er décembre 1852, pour toute la durée du règne, conformément à l'article 15 du sénatus-consulte du 28 floréal an XII.

Art. 2. La dotation immobilière de la couronne comprend les palais, châteaux, maisons, domaines et manufactures énumérés dans le tableau annexé au présent sénatus-consulte.

Art. 3. Les biens particuliers appartenant à l'empereur au moment de son avénement au trône sont, de plein droit, réunis au domaine de l'État, et font partie de la dotation de la couronne.

Art. 4. La dotation mobilière comprend les diamants, perles, pierreries, statues, tableaux, pierres gravées, musées, bibliothèques et autres monuments des arts, ainsi que les meubles meublants contenus dans l'hôtel du Garde-Meuble et les divers palais et établissements impériaux.

Art. 6. Les monuments et objets d'art qui seront placés dans les maisons impériales, soit aux frais de l'État, soit aux frais de la couronne, seront et demeureront, dès ce moment, propriété de la couronne.

Art. 18. Le domaine privé de l'empereur se compose des biens qu'il acquiert à titre gratuit ou onéreux pendant son règne.

[1] Il va de soi qu'une fois la dérogation admise, le pouvoir qui a doté doit être chargé de régler tout ce qui a rapport à la dotation. La couronne n'acquiert, ne cède, n'échange qu'en vertu d'un sénatus-consulte. En 1860, l'Empereur a, pour diverses raisons, désiré que le bois de Vincennes fut remis à la ville de Paris. La couronne a été dépossédée par un sénatus-consulte du 28 juin qui a mis le bois dans le domaine de l'État, d'où une loi, celle du 28 juillet, l'a fait sortir pour le convertir en propriété municipale.

» C'est déjà un mal que le remplacement de l'action du Corps législatif dont les membres sont élus par le peuple, par celle du Sénat dont les membres ne sont nommés que par l'empereur. Le mal serait bien plus grave si on voyait le Sénat renoncer à intervenir dans les contrats. On pourrait le craindre après le vote du sénatus-consulte du 17 avril 1856, portant que l'administrateur de la dotation de la couronne a seul qualité pour préparer et consentir les actes relatifs aux échanges.

ART. 19. L'empereur peut disposer de son domaine privé sans être assujetti aux règles du Code civil sur la quotité disponible. S'il n'en a pas disposé, les propriétés du domaine privé font retour au domaine de l'État, et font partie de la dotation de la couronne.

ART. 20. Les propriétés du domaine privé sont, sauf l'exception portée en l'article précédent, soumises à toutes les règles du Code Napoléon ; elles sont imposées et cadastrées. »

Le tableau annexé au sénatus-consulte comprend les palais des Tuileries avec la maison de la rue de Rivoli, n° 16, et l'hôtel place Vendôme, n° 9; du Louvre, de l'Élysée, avec les écuries, rue Montaigne; du Palais-Royal, et leurs dépendances ; les châteaux, maisons, bâtiments, terres, prés, corps de ferme, bois et forêts composant principalement les domaines de Versailles, Marly, Saint-Cloud, Meudon, Saint-Germain-en-Laye, Compiègne, Fontainebleau, Rambouillet, Pau, Strasbourg, Villeneuve-l'Étang, La Motte-Beuvron, la Grillière; les manufactures de Sèvres, des Gobelins, de Beauvais; le garde-meuble (situé alors) à l'île des Cygnes ; les bois et forêts de Vincennes, Sénart, Dourdan et Laigue.

Le domaine de Rambouillet avait été retranché de la dotation de Louis-Philippe. Le palais de Strasbourg n'y avait pas été placé, sur son refus, de même que celui de Bordeaux, qui, depuis 1832, a été utilisé. Les domaines de Villeneuve-l'Étang, ancienne propriété de Chamillart, sous Louis XIV, de La Motte-Beuvron et de la Grillière, appartenaient à l'empereur au moment de son avénement. Le bois de Vincennes a été cédé par l'empereur à la ville de Paris, qui possédait déjà, depuis 1852, le bois de Boulogne, détaché par décret du domaine de l'État.

Le rapport de la commission du Sénat qui examina le sénatus-consulte est fort court. L'entretien du domaine y est compté pour 7,225,000 francs [1]. On y lit que le mobilier qui garnissait les palais et le Garde-Meuble, après avoir valu 40 millions sous Napoléon, n'était plus que d'une valeur de 18 millions en 1848, et que plus de la moitié de ce mobilier fut détruit alors.

[1] Personnel des palais impériaux, 730,000 fr. ; frais de régie des palais nationaux et conservation du mobilier national, 2,116,500 fr. ; entretien des palais nationaux, 1,120,000 fr. ; construction et grosses réparations des palais nationaux, 2,088,500 fr. manufactures nationales, 730,500 fr. ; personnel et matériel des musées et achat de tableaux et de statues, 442,500 fr.

L'empereur a reçu, comme Louis-Philippe, le droit de démolir et de reconstruire, droit qui n'a rien d'inquiétant, s'il est limité à l'embellissement des immeubles, ce que la loi de 1832 avait fait entendre. Les réparations sont considérées comme entretien et à la charge de la liste civile. Néanmoins, en 1860, quand on songea à reconstruire le pavillon de Flore et l'aile méridionale des Tuileries, sur le quai, la liste civile n'en voulut pas faire les frais, et un sénatus-consulte expliqua que c'est à l'État de prendre à sa charge les grands travaux de reconstruction que, par suite de force majeure, d'accidents fortuits ou d'un état reconnu de vétusté, il serait nécessaire d'exécuter dans les bâtiments dépendant de la dotation immobilière de la couronne. Soit, mais quelle autorité décidera que les travaux sont effectivement de cette nature? Le Corps législatif sans doute, puisque c'est lui qui vote les fonds de la dépense.

Lors de la discussion de ce sénatus-consulte, le rapporteur de la commission a fait savoir que l'entretien des domaines de la couronne à la charge de la liste civile qui figurait au budget de l'État, en 1852, pour une somme de 7,225,000 francs, se traduisait depuis par le chiffre moyen de 9,997,000 francs[1], indépendamment des dépenses occasionnées par les immeubles du domaine privé, tels que les châteaux de Biarritz et de Marseille, le domaine des Landes, celui de la Sologne, les fermes de Champagne, la ferme impériale de Vincennes, etc.

Le personnel, dont les appointements ne sont pas compris dans ce chiffre, coûte 1,600,000 francs, non compris 600,000 fr. pour la partie du ministre de la maison de l'empereur et des Beaux-Arts, qui ne concerne que cette maison. Le domaine privé, dit-on, coûte 1,500,000 francs et rapporte peu. L'empereur paie le supplément de la solde des cent gardes; il dépense 1,400,000 francs pour porter à 600 francs la pension des soldats grièvement blessés et amputés; et, en tout, 8 millions de plus que les 10 millions de frais d'entretien. La liste civile

[1] Rapport de M. de Royer (15 juin 1860).

Personnel des palais impériaux et frais de régie, 790,000 fr. — Bâtiments de la couronne, 3,293,000 fr. — Eaux de Versailles et de Marly, 496,000 fr. — Parcs, pépinières et jardins, 530,000 fr. — Mobilier de la couronne, 1,339,000 fr. — Manufactures impériales, 907,000 fr. — Bibliothèques impériales, 84,000 fr. — Musées impériaux, 908,000 fr. — Forêts, 1,257,000 fr. — Domaines, 393,000 fr. — Total, 9,997,000 fr.

lui donnant un revenu de 25 millions en argent et de 4 millions en produits des domaines, il lui en resterait 11 pour son service personnel et pour celui des membres de sa famille qui ne sont pas dotés par l'État [1].

Les dotations accordées aux membres de la famille impériale par le sénatus-consulte de 1852 montaient à 1,500,000 fr. Le sénatus-consulte du 23 février 1859 a élevé ce chiffre à 2,200,000 fr., et décidé que si la princesse, femme du prince Napoléon Bonaparte, devenait veuve, elle jouirait d'un douaire de 200,000 fr. de rente et d'une habitation conforme à son rang.

Les apanages que le sénatus-consulte, si regrettable, de 1810, avait fait renaître, n'ont pas été rétablis en 1852.

Depuis 1789 il n'est arrivé qu'une fois, en 1824, que la succession de la souveraineté se soit ouverte régulièrement. Les règles à suivre pour opérer la remise à l'État de la dotation de la couronne, et ensuite, s'il y a lieu, sa transmission au nouveau chef de l'État, n'ont donc pas été bien établies. Les lois qui ont institué des dotations ont toujours sous-entendu que le prince continuerait de régner dans la personne de son héritier ; elles n'ont pas prévu le cas où la royauté elle-même disparaîtrait. En l'absence de toute indication positive, on n'a pour se guider que le titre de l'usufruit du Code civil.

Le souverain n'est, en effet, qu'un usufruitier, et n'est pas un propriétaire.

Le sénatus-consulte qui a mis à la charge de l'État la reconstruction d'une partie des Tuileries confirme l'opinion qui n'accorde au souverain, sur le domaine de la couronne, que la situation d'un usufruitier. Sans doute des avantages exceptionnels sont faits au prince. Il peut, par exemple, louer à bail les biens du domaine de la couronne pour une durée qui s'étend jusqu'à vingt-un ans, et, par un reste de tradition seigneuriale, on lui permet de donner dans l'administration de ses bois quelque chose au plaisir d'avoir beaucoup de gibier à tirer à la fois ; mais, au delà de vingt et un ans [2], les baux doivent être autorisés

[1] Latour-Dumoulin. *Lettres sur la Constitution* (notes).

[2] En 1814, la durée des baux ne va qu'à 9 ans et en 1832 qu'à 18. Nous ne blâmons pas absolument l'extension donnée en 1852, parce que l'agriculture y trouve son profit. Cependant il y a une différence entre un prince qui rarement règne 21 ans et un propriétaire qui se survit nécessairement dans ses héritiers. L'État est engagé par ses baux si longs et il se peut qu'un jour le souverain se laisse aller à les

par un sénatus-consulte, et les forêts du domaine restent soumises aux prescriptions des lois forestières.

Les futaies qui ne sont pas en coupes réglées et les réserves faites pour croître en futaies sont immeubles. Le souverain n'a pas le droit d'y faire des coupes extraordinaires; une loi seule peut les lui permettre.

Il y a une irrégularité dans l'article du sénatus-consulte de 1852 qui, à la mort du prince, fait rentrer les biens de son domaine privé dont il n'a pas disposé dans le domaine de l'État, en ajoutant qu'ils feront partie de la dotation de la couronne. Cette question n'aurait pas dû être décidée, car le principe est que la liste civile ne soit accordée que pour la durée d'un règne, et que la nation (or, le Sénat n'a aucun caractère pour représenter la nation) reste maîtresse d'inscrire sur cette liste les meubles et immeubles qu'il lui plaît d'y placer de nouveau. S'il y a des valeurs mobilières et des biens productifs d'intérêt dans le domaine privé, elle a le droit de se les approprier, et la politique lui conseille de le faire, en ne dotant, autant que possible, la couronne que de biens décoratifs.

Tous les immeubles et les meubles d'art du domaine de la couronne sont inaliénables et imprescriptibles. Il n'en est fait aucun échange qu'en vertu d'un sénatus-consulte.

Si, par expropriation pour cause d'utilité publique ou d'une autre manière, une partie des immeubles sont distraits, le domaine ne peut jouir des indemnités représentatives en qualité de valeurs mobilières, et il en fait le remploi en immeubles, sous la surveillance de l'administration du domaine de l'État, qui, au besoin, lui adresse une mise en demeure, et, dans le cas d'inexécution, conserve une action sur le domaine privé.

En prenant possession des biens de sa dotation, le souverain les reçoit libres et quittes de toutes dettes dont ils pourraient être grevés du fait de l'État, des particuliers ou de son prédécesseur. Il les reçoit même libres et quittes des charges qu'il aurait pu leur imposer comme propriétaire ordinaire avant son avénement.

La dotation n'est grevée que des dettes contractées depuis sa constitution, mais le paiement ne pouvant s'effectuer ni sur les

accorder à des créatures qui en useraient trop à leur avantage, ce qui équivaudrait aux engagements de l'ancienne monarchie.

immeubles ni sur les meubles qui sont inaliénables, les créanciers n'ont que le domaine privé pour gage, ce qui ne veut pas dire que le souverain doit contracter des dettes, et qu'il a besoin d'un domaine privé pour en répondre.

C'est à l'État de payer, au nom de la nation, les dettes du prince qu'elle a voulu avoir pour chef. Mais les pensions qu'il a pu accorder ne peuvent être classées parmi les dettes, et l'État n'en accepte pas la suite.

La loi de 1791 assujettissait la dotation, comme on l'a dit, à toutes les charges de la propriété ordinaire, et, par conséquent, aux contributions publiques. On a bien fait de supprimer depuis cette disposition. L'État, en effet, se dépossède en faveur du souverain de la quantité de biens que la nation croit juste de lui confier pour soutenir son rang. En reprendre quelque chose au profit du Trésor public, c'est aller contre le principe de l'institution. La question n'est plus la même s'il s'agit des charges départementales et communales. Le domaine de la couronne les supporte donc; mais si, dans les dépenses départementales, celles des chemins, par exemple, il y en a qui soient centralisées au Trésor public, il en est exempt.

A l'égard des tiers, le domaine de la couronne n'a aucun privilége exceptionnel, sauf pour les parties de ce domaine qui sont domaine public, les monuments historiques, par exemple, comme le Louvre.

CHAPITRE IX.

DOMAINE DE L'ÉTAT PROPREMENT DIT.

Quoique la dotation de la couronne ne cesse pas de faire partie du domaine de l'État, et qu'elle y doive rentrer tout entière le jour où la France croira pouvoir renoncer aux formes du gouvernement de la monarchie héréditaire, on s'est habitué à l'en séparer ou, du moins, à ne donner le nom de domaine de l'État qu'aux biens immobiliers et mobiliers qui restent dans les mains de la nation, qui lui procurent un revenu ou lui évitent de faire des dépenses, et qu'elle peut aliéner à toute heure.

Pour plus de régularité, nous diviserons le domaine de l'État proprement dit en deux parts : celle qui se rattache le plus immédiatement aux services publics et dont il est impossible que l'État se passe, puisque son administration ne pourrait agir si elle en était privée, et celle qui se compose de biens procurant un revenu dont l'utilité est assurément fort grande, mais qu'il n'est pas indispensable que l'État possède. La première est le domaine administratif; la seconde est le domaine productif.

Nous avons remarqué déjà plus d'une fois combien il est malaisé de distinguer, dans certains cas, le domaine vraiment public du domaine de l'État ; nous aurons dans ce chapitre encore l'occasion de le faire sentir, car il y a un grand nombre d'édifices nécessairement inaliénables, c'est-à-dire attachés par essence au domaine public, qui sont employés au service de l'État et non pas incorporés, mais au moins inscrits dans son domaine ; et, au contraire, bon nombre des collections passa-

gères qui se forment dans les divers services administratifs de l'État sont destinées à devenir à un moment donné partie intégrante de celles qui doivent durer toujours, c'est-à-dire qui sortiront du domaine transitoire de l'État pour entrer dans la permanence du domaine public.

§ 1. — Domaine administratif de l'État.

Le domaine administratif de l'État est fort étendu et comprend de très-nombreuses propriétés immobilières, des quantités presque innombrables d'objets mobiliers. Ce qui en France y a le plus d'importance, non-seulement au point de vue des évaluations financières, mais encore pour les services rendus au pays, c'est le domaine de guerre, domaine formé de toutes nos armes, de nos provisions et de nos ressources pour combattre sur terre, ainsi que de notre flotte et des armes, provisions et ressources à employer dans les combats de mer, et dont la valeur atteint presque deux milliards.

Domaine administratif de guerre. — Pour avoir une idée exacte de ce que la France possède en établissements et en ressources militaires, on ne saurait consulter des documents mieux choisis que les derniers comptes publiés par les ministères de la guerre et de la marine. Ceux qui sont un peu plus anciens, outre qu'ils ne fourniraient pas des renseignements assez récents, donneraient à ce domaine ou trop ou trop peu d'étendue, selon qu'ils s'appliqueraient à des époques de guerre active ou de paix profonde. Nous n'avons pas même pris nos chiffres, du moins pour certains détails, dans les publications parues tout à fait les dernières, quand il y aurait quelque chose d'irrégulier dans les résultats constatés par la comptabilité de l'administation et causés par les mouvements de la politique. Notre état militaire est à saisir et à décrire en 1860 et en 1861, au moment où nous sortons d'une grande guerre et avant que nous entrions dans une série d'expéditions lointaines qui multiplient surtout nos armements maritimes. Les documents officiels que nous avons dû résumer ici sont, du reste, presque tous datés de ce moment.

On pense bien en effet que les comptes de l'État ne peuvent être arrêtés exactement qu'au bout de deux ou trois ans et c'est ainsi qu'en ce moment les derniers comptes ministériels que nous ayons à notre disposition sont ceux de 1862. Commençons par les établissements et le matériel de l'armée de terre.

On a vu déjà figurer dans le domaine public un domaine public militaire, formé des fortifications inhérentes au sol et défendant les frontières de terre et de mer ou fournissant, dans l'intérieur du pays, des points d'appui pour les opérations d'une armée nationale réduite à la défensive. Ces ouvrages, d'un intérêt vital et que la loi elle-même ne peut toucher qu'avec des précautions infinies, nous ne les confondrons pas avec les établissements immobiles affectés aux services courants du ministère de la guerre, comme les hôpitaux, les usines, les magasins qui ne sont pas nécessairement fixés toujours sur le même point du territoire. On ne saurait évaluer les fortifications de la France, tandis qu'il est toujours possible de compter, au moins approximativement, ce que représentent d'argent les propriétés aliénables du service militaire. Les derniers états produits par l'administration des domaines en estiment l'ensemble à la somme de 284,489,685 francs, répartis sur 5,711 articles. Dans l'inventaire de 1836, le chiffre est de 5,199 articles et de 205,441,309 fr. Les articles comprennent une grande quantité de casernes et de corps de garde; mais toujours, par cette confusion que nous avons plusieurs fois signalée, on y a placé des monuments qui sont une partie du domaine public, comme l'hôtel des Invalides et l'ancienne abbaye du Val-de-Grâce, édifices inscrits parmi les témoignages durables de l'histoire de nos arts, et, de plus, en évaluant la plupart des immeubles, on est resté bien au-dessous de leur valeur ou du moins de la dépense faite pour les établir [1].

[1] On en peut juger par cet extrait de l'inventaire qui donne la liste, devenue depuis incomplète, des établissements de la guerre situés en 1836 dans le département de la Seine :

Génie militaire. — Caserne de la grille Chaillot, 120,000 fr. — Caserne de la rue Verte, 450,000 fr. — Caserne de la Pépinière, 750,000 fr. — Caserne du Mont-Blanc, rue de Clichy, 420,000 fr. — Caserne du Petit-Luxembourg, 400,000 fr. — Caserne du Séminaire Saint-Louis, rue d'Enfer, 180,000 fr. — Caserne du quai d'Orsay, 1,330,000 fr. — Caserne de Panthemont, 755,520 fr. — Caserne de l'Hôtel de Sens, rue de Grenelle, 300,000 fr. — Caserne de Babylone, 550,000 fr. — Caserne de l'Assomption, 800,000 fr. — Caserne des Petits-Pères, 440,000 fr. —

Nous venons de parler en gros des établissements et des bâtiments de la guerre qui ne sont pas une partie essentielle du domaine public, et qui ont été détachés du domaine de l'État pour être affectés au service de la guerre. Passons au matériel.

Le matériel de la guerre était évalué, le 31 décembre 1860, à la somme de 651,641,854 fr., et, le 31 décembre 1861, à la somme de 645,856,748 fr., avec une différence en moins de 5,785,106 fr., dûe en grande partie à l'insuffisance des crédits alloués pour l'exercice annuel et à la nécessité où l'administration s'est trouvée de puiser dans les magasins de l'habillement sans

Caserne de l'Hôtel de Marigny, rue Saint-Thomas du Louvre (Mémoire). — Caserne de la Nouvelle-France, 700,000 fr.— Caserne de la Courtille, 370,000 fr. — Caserne Popinrourt, 520,000 fr. — Caserne de Reuilly, 440,000 fr. — Caserne du pavillon de Sully, 85,000 fr. — Caserne du vieil Arsenal, rue de Sully, 125,000 fr. — Caserne des Célestins, 1,386,550 fr. —Caserne de l'Ave Maria, 717,220 fr. — Caserne de l'Ourcine, 300,000 fr. — Caserne de Montaigu, place du Panthéon, 61,300 fr. — Caserne de Gervais, rue du Foin-Saint-Jacques, 249,360 fr. — Caserne de l'École militaire (115,585 mètres carrés), 6,660,078 fr. — Caserne du parc de Grenelle, 80,400 fr. — Champ de Mars (435,372 mètres carrés), 2,800,000 fr. — Gymnase normal, 233,000 fr. — Hauteurs de Chaillot, 240,000 fr. — Hôtel, rue de Lille, 1 (État-major de la division), 260,000 fr. — Hôtel de Panthemont, bureaux du Génie, 120,000 fr. — Hôtel de Panthemont, à côté du précédent, à la liste civile qui le retient, 100,000 fr. — Ancien hôtel de Toulouse, rue du Cherche-Midi, conseils de guerre, 220,000 fr. — Prison de Montaigu, 230,000 fr. — Prison de l'Abbaye, 90,000 fr. — Val-de-Grâce (77,359 mètres carrés), 1,600,000 fr. — Église du Val-de Grâce (2,086 mètres), 400,000 fr. — Hôpital, rue Blanche, 230,000 fr. — Hôpital, rue Picpus, 80,000 fr. — Maison du Saint-Esprit, rue des Postes (Mémoire). — Hôpital du Gros-Caillou, 560,000 fr. — Manutention du Bon Pasteur, rue du Cherche-Midi, 140,000 fr. — Magasin à fourrages de la Rapée, 2,500,000 fr. — Ancien collége de Lisieux, rue Saint-Jean-de-Beauvais (lits militaires), 175,000 fr. — Église de Panthemont (Équipement), 200,000 fr. — Ancienne Savonnerie (Manutention), 100,000 fr. — Ancien atelier des marbres et chantier de bois (*id*), 150,000 fr

Vincennes. — Pavillon du roi, coté A, 232,050 fr. — Pavillon de la reine, coté B, 90,098 fr. — Remise, 300 fr. — Caserne, en face du donjon, cotée C, 52,884 fr. — Bâtiment de gauche, coté E, 43,575 fr. — Écurie, cotée I, 6,261. — Pavillon La Peyrouse, coté F, 12,010. — Pavillon Rouillau, coté G, 5,491 fr. — Pavillon des Sous-Officiers, coté H, 24,710. — Caserne du Réservoir, cotée K, 25,410.— Hangar, derrière la caserne du Réservoir, 660 fr. — Petit bâtiment adossé au Rempart, 1,085 fr. — Bâtiment de droite, coté L, 24,459 fr. — Écuries, cotées M, 18,152 fr. — Écuries neuves, cotées O, 10,414 fr. — Écuries, cotées P, 2,032 fr. — Corps de garde extérieur du donjon, 623. — Corps de garde dans la flèche de la porte du Bois, 600 fr. — Casemates du front sud, 182,550 fr. — Tour du Bois, 24,414 fr. — Casemates du front nord, 109,200 fr. — Casemates du front ouest, 143,200 fr. — Terrains en cours, chaussées et revers des bâtiments, 10,908 fr. 50. — Terrains à

y remplacer ses consommations, ainsi qu'à des réductions de l'effectif des chevaux et à des cessions de matériel d'artillerie.

D'après le règlement du 25 janvier 1845, le matériel de la guerre est divisé en deux grandes catégories : les matières, denrées et objets de consommation ou de transformation dont

côté du Polygone, 9,816 fr. — Terrains et ouvrages de fortifications de la place de Vincennes, 240,486 fr

Saint-Denis. — Ouvrages en terre et terrains des fortifications, 22,500 fr.

La Courneuve. — Terrains et ouvrages, 2,600 fr.

Aubervilliers. — Terrains et ouvrages, 12,800 fr.

La Villette. — Terrains et ouvrages, 11,100 fr.

Pantin. — Terrains et ouvrages avec une petite maison, 113,200 fr.

Romainville. — Terrains et ouvrages avec une caserne, 42,000 fr.

Noisy-le-Sec. — Terrains et onvrages avec une caserne, 73,400 fr.

Rosny. — Terrains, ouvrages et caserne, 57,500 fr.

Fontenay-sous-Bois. — Terrains, ouvrages et caserne, 37,100 fr.

Nogent-sur-Marne. — Terrains et ouvrages, 2,100 fr.

Charenton. — Fort en projet, 36,600 fr.

Montreuil. — Fort projeté, 94,100 fr.

Bagnolet. — Terrains, ouvrages et bâtiments divers, 115,600 fr.

Belleville. — Fort projeté des Bruyères, avec ouvrages et maisons, 134,000 fr.

Montmartre. — Ouvrages et bâtiments, 99,200 fr.

Courbevoie. — Caserne, 800,000 fr.

Saint-Denis. — Grande caserne d'infanterie, 600,000 fr. — Petit caserne d'infanterie, 100,000 fr.

Bercy. — Caserne de cavalerie, 140,000 fr.

Bâtiments du service général. — Petit hôtel, rue Saint-Dominique, 84 (2,400 mètres), 122,729 fr. (secrétariat général). — Hôtel de Brionne, rue Saint-Dominique et de l'Université (8,226 mètres), (habitation du ministre), 798,382 fr. — Ancien couvent Saint-Joseph, rne Saint-Dominiqne, 86 (9,072 mètres), 723,897 fr. Bureaux de la guerre. — Hôtel de Noailles et dépendances, rue de l'Université. Bibliothèque, dépôt, caisse de la guerre (10,495 mètres 98), 1,254,079 fr. — Hôtel de Sens, rue de Grenelle-Saint-Germain (7,023 mètres), 313,083 fr. — École d'État major. — Bâtiments de l'École polytechnique (5,080 mètres), 1,045,000 fr. — Terrains non-bâtis annexés à l'École (16,349, mètres), 327,000 fr. — Bâtiments du dépôt et de la direction d'artillerie (9,549 mètres), 700,000 fr. — Direction d'artillerie de Paris. — Vincennes.— Donjon, eour et fossés (11,423 mètres 76), 30,000 fr. — Salle d'armes, 158,000 fr. — Hangar derrière la salle d'armes et eonr, 2,700 fr. — Bâtiments dits les ateliers et cour, 51,000 fr. — Hôtel des invalides de Paris. — Hôtel principal (26 hectares 92 ares 62 centiares), 20,691,595 fr. — Bâtiments, cours et jardins, rue de Grenelle, buanderie (1 hectare 40 centiares), 110,220 fr. — Bâtiments, cours et jardins, rne Saint-Dominique, boucherie (3,720 mètres), 66,300 fr. — Poudres et salpêtres.— Hôtel de la direction, 368,875 fr.— Bâtiments de la raffinerie et dépendances, 709,308 fr.

Depnis 1836, un certain nombre de ces immeubles ont été aliénés; d'autres ont été construits ; mais ce qui surtout changerait les chiffres, c'est la construction de l'enceinte continne de Paris et des forts détachés en avant de cette enceinte.

la gestion est soumise au contrôle de la Cour des comptes, et les valeurs mobilières ou permanentes dont la gestion est purement intérieure.

Sans aborder les matières administratives, nous sommes à chaque instant obligés, dans ces études, de les toucher par le côté où elles confinent aux finances. On ne comprendrait pas, en effet, comment les valeurs du domaine se répartissent, si on ne savait pas de quelle façon se divisent les services auxquels elles sont propres. Nous avons donc quelque chose à dire ici de l'administration de notre ministère de la guerre, mais uniquement en ce qui concerne ses attributions financières.

Pour les matières, denrées et objets de consommation ou de transformation, les services qu'il embrasse sous sa direction sont : celui des vivres, celui des hôpitaux, celui de l'habillement, celui du campement, celui des lits militaires, celui des équipages, celui de la remonte, celui du harnachement, celui de l'atelier d'arçonnerie, celui des fourrages, celui de l'artillerie, celui du génie, celui de l'école de cavalerie, celui des invalides et celui des poudres et salpêtres.

Le service des vivres a été réorganisé en 1851. On a réservé à la gestion directe des officiers d'administration, agissant sous la surveillance des fonctionnaires de l'intendance militaire, les principales places de guerre et les villes non fermées, où l'entretien d'une manutention est commandé par les nécessités du service général ou par des circonstances locales. On a confié à l'entreprise les fournitures à faire dans les autres places de garnison et dans les gîtes d'étape. En 1861, le service des vivres a été géré entièrement par des officiers d'administration dans 81 places [1].

Le service du chauffage est partout confié à des entrepreneurs et ne comporte, par conséquent, aucun magasin.

Le service des fourrages est géré comme celui des vivres, en partie par des officiers d'administration, en partie par la voie d'entreprise. En 1861, les gestions directes étaient au nombre de 34.

Il existe 50 hôpitaux militaires régis en économie :

Première division: Val-de-Grâce, Gros-Caillou, Saint-Martin,

[1] Indépendamment des approvisionnements de précaution dits « approvisionnements de siége, » qui sont entretenus dans quelques places du littoral, mais qui ne sont pas bien considérables.

(Récollets), Vincennes, Versailles. — *Troisième division :* Lille, Calais, Cambrai, Dunkerque, Maubeuge, Saint-Omer, Valenciennes. — *Quatrième division :* Châlons, Givet, Sedan. — *Cinquième division :* Metz, Bitche, Longwy, Montmédy, Nancy, Phalsbourg, Sarreguemines, Thionville. — *Sixième division :* Strasbourg, Belfort, Colmar, Huningue. — *Septième division :* Bourbonne-les-Bains. — *Huitième division :* Lyon, les Collinettes. — *Neuvième division :* Marseille, Nice, Toulon. — *Onzième division :* Perpignan, Amélie-les-Bains. — *Douzième division :* Toulouse. — *Treizième division :* Bayonne, Barèges, Saint-Jean-Pied-de-Port. — *Quatorzième division :* Bordeaux, La Rochelle. — *Quinzième division :* Saumur. — *Seizième division :* Rennes. *Dix-septième division :* Bastia, Ajaccio, Calvi, Corte. — *Dix-neuvième division :* Vichy. — *Vingt-deuxième division :* Chambéry, Besançon.

Les hôpitaux militaires administrés en entreprise sont au nombre de six :

Neuvième division : Colmars. — *Seizième division :* Belle-Ile en mer. — *Dix-septième division :* Bonifacio, Cervione, Guagno. — *Vingt-deuxième division :* fort Queyras.

L'administration place en outre à ses frais un certain nombre de ses malades, soit dans les hôpitaux de la marine, soit dans les hôpitaux civils, mais il est bien évident que ce n'est que dans les cas de nécessité.

Indépendamment des établissements qu'on vient d'énumérer, le service des hôpitaux possède en France des dépôts de pharmacie et des magasins d'effets d'où les hôpitaux en régie et les ambulances tirent les médicaments, le linge, le matériel et le mobilier dont ils ont besoin. Il possède en outre, en Algérie, un dépôt de pharmacie et deux magasins d'effets établis à Alger et à Oran.

Ses grands établissements sont : la pharmacie centrale à Paris ; le dépôt de médicaments, à Marseille ; trois magasins de réserve à Paris, à Marseille et à Bastia, et, avec l'école de santé de Strasbourg, l'école d'application de médecine et de pharmacie du Val-de-Grâce, à Paris, qui possède des collections scientifiques.

Le service des invalides de la guerre est soumis, depuis 1851, au même mode de gestion par économie que les hôpitaux militaires. Le régime intérieur de l'hôtel des Invalides a été réformé

par un décret récent, celui du 19 juin 1863, dont le texte est fort long et qu'il est intéressant de lire dans le *Bulletin des lois*, quand on veut voir avec quelles minuties l'administration française s'occupe de tous les détails des choses. Le nombre des individus à entretenir dans l'hôtel est de 2,216.

Le service de l'habillement, du campement et du harnachement de la cavalerie s'opère au moyen de douze magasins généraux, dont un spécialement attribué aux corps de la garde impériale. Ils sont situés à Lille, Strasbourg, Metz, Lyon, Paris, Marseille, Toulon, Montpellier, Rennes, Châlons et Toulouse. Un treizième magasin spécial au service du harnachement est établi à Saumur comme annexe de l'atelier d'arçonnerie.

Le service de la literie est confié à une entreprise particulière; mais, pour suppléer dans les divisions de l'intérieur à son insuffisance, l'administration a organisé un service auxiliaire de lits militaires qui sont généralement placés dans les magasins généraux d'habillement, mais qui sont aussi réunis éventuellement dans des magasins temporaires dont le nombre est variable.

Le service de la remonte générale, institué pour encourager la production et l'élève des chevaux de guerre en France, et pour acheter ceux qui sont propres au service de l'armée, comprend : 1° vingt dépôts ou succursales situés à Caen, Alençon, le Bec-Hellouin, Saint-Lô, Guingamp, Morlaix, Angers, Fontenay, Saint-Maixent, Saint-Jean-d'Angély, Mérignac, Guéret, Aurillac, Mâcon, Tarbes, Auch, Agen, Villers, Sampigny et Faverney; 2° deux annexes : le Visens et Saint-Maurice; 3° deux écoles de dressage : Paris et Saumur. Les dépôts de remonte sont considérés comme des établissements régis par économie.

Le matériel, tant en voitures qu'en effets de harnachement, nécessaire au service du train des équipages, est confectionné et réparé par des ouvriers militaires dans des établissements spéciaux désignés sous le nom de « parcs des équipages. » Ces établissements sont au nombre de deux dans l'intérieur : le parc principal de construction, à Vernon (Eure), un parc secondaire à Châteauroux.

C'est à Vernon que sont réunis les principaux approvisionnements en bois, fer, cuirs et autres objets nécessaires aux constructions et réparations de matériel; c'est dans cet établissement

que s'exécutent les travaux les plus importants. Le parc de Châteauroux est le centre des travaux que pourraient exiger les moyens de transport à organiser au delà de la Loire, et un magasin où les frontières du sud et du sud-est de la France peuvent s'approvisionner plus vite.

Il existe aussi à Alger un parc de construction qui dessert toute l'Algérie et dont relèvent deux parcs de réparation installés, l'un à Oran, l'autre à Philippeville.

Ces divers établissements ont une organisation analogue à celle des arsenaux d'artillerie. Ils sont régis par un règlement spécial, en date du 12 février 1827, où se trouvent réunies les dispositions d'administration et de comptabilité propres à assurer l'exécution régulière du service.

Le service de l'artillerie a dans ses attributions la fabrication, la réparation et la conservation des bouches à feu, voitures de siége et de place, caissons à munitions, forges de campagne, équipages de ponts, armes portatives et défensives, poudres et projectiles de toute espèce. Il est, en outre, chargé des travaux de construction et d'entretien des bâtiments qui servent à son exploitation.

Ce service est divisé en directions territoriales et en établissements spéciaux qui sont : les arsenaux, les écoles régimentaires, le dépôt central d'artillerie, les manufactures d'armes, les fonderies, les forges, les poudrières, les raffineries de salpêtre, la salpêtrerie d'essai de Biskra et la capsulerie de guerre.

Arsenaux. — Huit arsenaux sont spécialement affectés à la confection des affûts, voitures et autres attirails d'artillerie. Ils sont en outre destinés à l'entretien et à la conservation du matériel, des armes, des munitions et des approvisionnements nécessaires pour les besoins de l'armée. Ces arsenaux sont établis à Besançon, Douai, La Fère, Lyon, Metz, Rennes, Strasbourg et Toulouse. Un règlement, en date du 18 janvier 1856, détermine leur mode d'administration et de contrôle.

Directions. — Les directions d'artillerie, en France et en Algérie, sont au nombre de 25, savoir : Bastia, Bayonne, Besançon, Bourges, Brest, Cherbourg, Douai, Grenoble, La Fère, La Rochelle, Lyon, Metz, Mézières, Montpellier, Nantes, Paris,

[1] Les ouvriers attachés à chaque parc sont répartis en trois ateliers : charronnage et menuiserie, forges et applicage, sellerie et peinturage.

Perpignan, Rennes, Saint-Omer, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Alger, Oran et Constantine. Une vingt-sixième direction, celle du Havre, est supprimée cette année même et ses établissements sont répartis entre celle de Cherbourg et celle de Paris. Le mode d'administration des directions d'artillerie a été déterminé par un règlement du 25 mai 1840. Elles sont destinées à renfermer le matériel de l'artillerie, à réparer et entretenir ce matériel, ainsi que les armes portatives. Dix-sept de ces directions sont dites « ordinaires. » Les huit autres (Besançon, Douai, La Fère, Lyon, Metz, Rennes, Strasbourg et Toulouse), possèdent chacune un arsenal de construction. En 1862, il y avait dans les directions treize écoles régimentaires d'artillerie établies dans les villes suivantes : Auxonne, Besançon, Bourges, Douai, Grenoble, La Fère, Metz, Rennes, Strasbourg, Toulouse, Valence, Versailles et Vincennes. Leur objet est l'instruction théorique et pratique des officiers, sous-officiers et soldats. Elles sont pourvues du matériel nécessaire à leur service et s'administrent en vertu d'une ordonnance et d'un règlement du 29 mai 1835. Ces écoles ne doivent pas être confondues avec les écoles dites de régiment, où les soldats illettrés reçoivent l'instruction élémentaire et que possèdent tous les corps d'infanterie et de cavalerie.

L'École de Pyrotechnie militaire de Metz est destinée à former des artificiers pour les régiments et établissements d'artillerie et, en outre, affectée spécialement à la confection des fusées de guerre, des fusées de projectiles creux et des divers artifices. Elle est administrée comme les arsenaux et les directions.

Le dépôt central d'artillerie établi à Paris comprend : l'atelier de précision où se fabriquent les modèles, calibres, instruments vérificateurs, etc. ; le musée historique de l'artillerie, collection d'une très-grande valeur qui a pris surtout dans ces derniers temps de l'importance et dont le catalogue prouve toute la richesse[1]; les archives du corps, la bibliothèque centrale, le dépôt

[1] La collection remonte à Louis XIV ; mais, longtemps négligée, elle ne fut réellement organisée que par le général de Gribeauval. La Révolution survint qui interrompit un moment, et bientôt continua l'œuvre en l'agrandissant. Le musée d'artillerie est, avec le comité de l'arme, installé depuis 1795 dans l'ancien couvent des Dominicains-Jacobins de Saint-Thomas-d'Aquin. C'est à présent le plus complet dépôt historique de toutes les armes connues depuis les temps antiques.

des cartes et plans, la collection des grands modèles d'artillerie, le cabinet de physique, le laboratoire de chimie, la salle de dessin. Il est soumis aux mêmes règles administratives que les arsenaux et les directions.

Les manufactures d'armes dépendent du service de l'artillerie. Elles sont au nombre de quatre et toutes aujourd'hui en entreprise, savoir : celles de Saint-Étienne, par contrat durable jusqu'en 1873, de Mutzig, jusqu'en 1869, de Tulle, pour les armes à feu, jusqu'en 1871 et celle de Châtellerault où l'on fabrique aussi les armes blanches, jusqu'en 1866.

Il existait naguère trois fonderies de canons placées à Douai, Strasbourg et Toulouse. Celle de Strasbourg a été supprimée en 1864, et plus tard il n'y aura qu'une grande fonderie en France, celle de Bourges, qu'on est en train de construire. Les fonderies actuelles sont régies par économie pour le compte du gouvernement. Leur administration et leur comptabilité sont l'objet du règlement du 19 octobre 1838. Quant aux projectiles, les commandes sont généralement faites dans les usines le plus rapprochées des places à approvisionner, pour atténuer autant que possible le prix de leur transport.

La fabrication des capsules de guerre s'effectue dans deux établissements : l'un situé à Paris, où les capsules vides et les tubes pour étoupilles fulminantes se confectionnent, et l'autre, situé à Montreuil, où on les charge.

Il existe sept raffineries de salpêtre en France : à Marseille, Nancy, Lille, Bordeaux, Toulouse, le Ripault et Paris. On ne compte qu'une seule raffinerie de soufre, établie à Marseille.

La salpêtrerie d'essai de Biskra et ses annexes forment avec la poudrerie de Constantine, créée par décision du 31 mars 1855, un seul et même établissement régi comme les directions d'artillerie.

Les poudreries sont au nombre de onze, savoir : celles de Saint-Chamas, Vouges, Metz, Saint-Ponce, Esquerdes, le Pont-de-Buis, Saint-Médard, Toulouse, Angoulême, le Ripault et le Bouchet. Elles fabriquent le charbon et les diverses espèces de poudres dont les commandes sont faites par les ministères de la guerre, de la marine, des finances, et par le gouvernement général de l'Algérie.

On compte en outre six raffineries : Bordeaux, le Ripault, Lille, Marseille, Nancy, Paris.

Le service du génie est spécialement chargé de construire, entretenir, réparer et améliorer les fortifications, ainsi que les bâtiments militaires affectés au casernement et aux divers services administratifs; il est divisé en directions territoriales et en établissements spéciaux.

Les directions des fortifications sont au nombre de vingt-sept[1], et leurs chefs lieux ont été établis dans les villes de : Paris, le Havre, Arras, Saint-Omer, Lille, Mézières, Langres, Metz, Strasbourg, Besançon, Lyon, Grenoble, Toulon, Marseille, Montpellier, Perpignan, Toulouse, Bayonne, La Rochelle, Nantes, Brest, Cherbourg, Bourges, Ajaccio, Alger, Oran, Constantine. L'administration et la comptabilité des dépenses des fortifications et des bâtiments militaires sont régies par l'instruction du 7 juillet 1835 sur le service du génie dans les places.

Le dépôt des fortifications, la galerie des plans en relief des places de guerre, située à l'hôtel des Invalides, et la brigade topographique sont réunies sous la même autorité. Le dépôt renferme les archives, la bibliothèque et la collection complète de tous les plans, dessins, projets et ouvrages, tant anciens que modernes, qui intéressent l'art de l'ingénieur. Les dépenses sont administrées suivant les règles prescrites pour les établissements régis par économie.

L'arsenal du génie établi à Metz est chargé de la confection du matériel destiné au service du génie en campagne et de celle des outils destinés à l'approvisionnement des places de guerre. Il est régi par économie.

Il y a trois écoles régimentaires de l'arme. Elles sont établies à Arras, à Metz et à Montpellier. Les officiers, les sous-officiers, les sapeurs et les mineurs y puisent l'instruction théorique et pratique dont ils ont besoin pour exécuter les travaux si variés du génie. On doit y joindre l'école spéciale de Versailles créée en 1855 pour l'instruction des compagnies du génie de la garde.

Le dépôt général de la guerre qui est autre chose et quelque chose de plus que le dépôt de l'artillerie ou du génie, a été réuni à l'administration centrale par l'ordonnance du 16 juillet 1845. Avec une bibliothèque particulière et des archives d'un grand

[1] Dont vingt-quatre pour la France. Voir le détail plus haut, p. 53.

intérêt, il contient tous les matériaux nécessaires à l'art de la stratégie et particulièrement pour l'étude et la connaissance militaire du sol national.

Les travaux de la carte de France comprennent : à l'extérieur la géodésie des premier et second ordres et les levers topographiques ; à l'intérieur du dépôt, les calculs, la mise au net et les réductions topographiques des levers, la gravure et les reproductions galvanoplastiques, ainsi que l'aciérage des planches gravées.

La triangulation du 1er ordre et les déterminations astronomiques ou géodésie de 1er ordre, ont été terminées en 1845; toutefois le progrès de la science, le perfectionnement des instruments et surtout l'emploi des lunettes à longue portée, ont fait reprendre certaines opérations et un grand nombre de calculs. Les opérations géodésiques de 1er ordre relatives à la jonction de la triangulation de la France avec celle de la Grande-Bretagne, commencées en 1861, ont été terminées en 1862.

La triangulation secondaire, terminée en 1854, formait avec la triangulation du 1er ordre, sur laquelle elle s'appuie, un réseau continu embrassant tout le territoire français de cette époque. Depuis l'annexion de la Savoie et du comté de Nice, on a commencé à procéder, en 1861, à la triangulation secondaire de ces pays annexés, en s'appuyant sur la triangulation de 1er ordre exécutée précédemment par les Piémontais.

L'Algérie, dont les cartes reposent sur des triangulations provisoires, donne déjà lieu à des opérations géodésiques du même ordre que celles de la carte de France et l'on doit opérer de même en Corse.

Le nombre des livraisons de la nouvelle carte de France au 80,000e était arrivé au chiffre de 26 à la fin de l'année 1862. Elles forment un atlas de 213 feuilles. Aucune feuille de la carte de France au 320,000e n'a pu paraître depuis 1859. Cette carte sera composée en tout de 32 feuilles, dont 24 sont déjà livrées au commerce. Le neuvième volume du Mémorial qui termine la nouvelle description géométrique de la France a été publié à la fin de 1854. L'exposé des opérations géodésiques complémentaires qui pourraient survenir trouverait place dans la suite des publications du dépôt. Ainsi, chaque année, cette œuvre éminemment nationale s'enrichit de documents précieux

pour la défense de l'État, pour l'agriculture, le commerce et la navigation intérieure [1].

Outre les travaux relatifs à la carte de France, le dépôt de la guerre dresse et publie des cartes topographiques et géographiques d'après les levers et les reconnaissances militaires des officiers d'état-major, soit en Algérie, soit à l'étranger, ou bien encore, en mettant en œuvre les documents nouveaux qui lui sont communiqués [2]. Il rédige aussi des écrits et exécute des aquarelles militaires, et, surtout depuis qu'on a rétabli la charge d'historiographe, il s'occupera de classer, de compléter, d'analyser les nombreuses collections renfermées dans les archives depuis le ministère de Louvois, son fondateur.

Pour en finir avec cette rapide énumération des services auxquels sont affectés des bâtiments et des terrains du domaine de l'État et qui manient le matériel de nos ressources militaires, il nous reste à compter les écoles qui relèvent du ministère. Par ordre d'élévation dans les études spéciales, il faut placer d'abord l'école d'application d'état-major de Paris et l'école d'application d'artillerie et de génie de Metz qui sont installées dans des bâtiments appartenant à l'État.

L'École polytechnique sert au recrutement des grands corps civils des mines et des ponts-et-chaussées et leur donne même ses meilleurs élèves, mais la masse de ceux qui y font les études entrent dans le cadre de l'armée et il n'y a rien que de trop irrégulier à ce qu'elle dépende du ministère de la guerre comme l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, le collége ou prytanée de la Flèche et l'école de cavalerie de Saumur. Nous avons déjà mentionné, en parlant du service des hopitaux, les deux écoles pour l'étude de la médecine et de la chirurgie militaire, celle fondée d'application de Paris et l'école préparatoire de Strasbourg.

L'École d'état-major est régie par un règlement du 8 juin 1827 ; elle reçoit 50 élèves ; l'école de Metz, par une ordonnance du 5 juin 1831 ; elle en reçoit 180, dont les deux tiers pour l'artillerie. C'est le service des bâtiments civils dépendant du ministère des beaux-arts, qui, depuis 1844, est chargé de l'entretien des bâtiments de l'École polytechnique ; l'école même, qui con-

[1] Tous ces détails sont pris dans le compte particulier du ministère de la guerre.

[2] Le dépôt de la guerre possède plus de 170,000 cartes gravées ou manuscrites,

tient 260 élèves, a été administrativement réorganisée par le décret du 30 novembre 1863. L'École de Saint-Cyr l'a été par le décret du 10 juin 1861 ; elle contient 600 élèves. L'administration du prytanée de la Flèche, qui contient 430 élèves, est soumise au règlement du 27 décembre 1861. Il y a une école de maréchalerie et un atelier d'arçonnerie annexés à l'école de cavalerie de Saumur; elle contient 500 élèves, en y comprenant les officiers détachés des corps.

Les autres établissements militaires qui portent le nom d'écoles ou de gymnases n'ont pas d'existence particulière. Par exemple les écoles de régiment, ouvertes par décision du 10 novembre 1830 dans tous les régiments d'infanterie et de cavalerie, ne sont pas indépendantes des régiments, et l'école de tir, qui était il y a peu de temps encore à Vincennes et qui est attachée au camp de Châlons, ne possède ni un personnel ni des ressources séparés du personnel et des ressources des corps qui lui envoient des officiers et des sous-officiers. Nous mentionnons toutefois ces écoles, sans les nommer toutes, parce qu'il y a une certaine quantité de matériel employé à leur service. Quant aux camps d'instruction, comme celui de Châlons qui a 1,200 hectares d'étendue et celui de Sathonay, ou aux champs de manœuvre ils sont compris dans la masse des biens immobiliers dont nous avons donné déjà l'évaluation. L'État possède le terrain des uns ; il loue celui des autres.

Nous n'avons plus qu'à indiquer les établissements pénitentiaires de l'armée.

Il y a d'abord les ateliers de militaires condamnés. Consacrés aux seuls condamnés militaires, ces ateliers ont été créés pour l'exécution des peines correctionnelles désignées sous le nom de « travaux publics. » Les hommes détenus dans ces établissements sont employés à des travaux d'utilité publique.

Les ateliers militaires de condamnés aux travaux publics, établis par un arrêté du 19 vendémiaire an XII et dont l'existence a été régularisée par une décision ministérielle du 8 août 1857, prise en exécution du Code de justice militaire, sont régis, au nombre de sept, par le règlement du 23 janvier 1856 sur les établissements pénitentiaires.

Le produit des journées de travail des condamnés est attribué au Trésor pour la moitié, à la masse des individus pour un quart et pour le dernier quart au fond de l'entretien des détenus.

Il y a ensuite les pénitenciers militaires, destinés à recevoir les militaires qui doivent subir un emprisonnement d'une année au moins. Ils sont administrés comme les ateliers de militaires condamnés. Les pénitenciers sont situés à Avignon, à Metz et à Besançon.

Les prisons militaires dites de place ne sont instituées que pour la répression des délits ordinaires et dépendant des places où elles sont situées. Leur nombre est naturellement plus considérable que celui des pénitenciers et des ateliers de condamnés.

Le produit du travail des condamnés militaires qui entre dans la caisse de l'État ne dépasse pas la somme de 200,000 fr.; celui de l'École polytechnique, pour 1865, est porté au chiffre de 210,000 fr.; celui de l'École de Saint-Cyr est compté pour 567,500 fr.; celui du Collége de la Flèche, pour 97,000 fr.; celui de l'École de Saumur, pour 32,600 fr., et celui de l'École de santé de Strasbourg, pour 152,250 fr. En joignant à ces divers produits 40,000 fr. de la vente des cartes du dépôt de la guerre, on a tout le revenu des établissements dont nous avons parlé dans ce chapitre. Mais ce qui se produit dans le plus grand nombre n'est pas destiné à être vendu et ne doit s'employer ou se consommer qu'au service de l'armée. Ce n'est que par hasard que l'État vend du matériel de guerre à des alliés, et si nos manufactures d'armes travaillent pour les particuliers et pour l'étranger même, c'est qu'elles sont gérées par des entrepreneurs et que leur marché leur permet de compter sur cette vente.

Une dernière observation, cependant. Les établissements du ministère de la guerre produisent encore un revenu lorsqu'ils dispensent l'État d'allouer à ses employés l'argent que leur coûterait un logement particulier. On trouve chaque année, dans le budget, à la suite des diverses divisions ministérielles, la liste des fonctionnaires qui sont ainsi logés dans les immeubles de l'État. Celle qui concerne les employés de la guerre n'est pâs aussi longue qu'on le pourrait penser. Il est vrai que dans sa sollicitude, que nous jugerons excessive, pour le bien-être des maréchaux et des généraux, le gouvernement actuel vise à leur faire bâtir à tous, partout où ils sont employés, des hôtels, meublés ensuite aux frais de l'État, et qu'en attendant il

fait louer pour eux les maisons où ils demeurent [1]. Ce n'est pas assez, à ce qu'il paraît, de voir au budget huit maréchaux se partager près d'un million, sans parler de ce qu'ils touchent comme sénateurs, on leur évite la peine de se loger et de payer leur logement; on leur donne des palais, un faste de représentation qui répugne aux idées d'une génération petite-fille de la grande génération de 1789; mais ne nous laissons pas prendre par l'envie de juger cette tournure de mœurs administratives qui passeront. Nous avons l'exposition du budget pour nous satisfaire et notre inventaire n'est pas fini.

C'est en examinant le budget, et non ici, que nous devons demander si nos généreux officiers de la République connaissaient ce qu'on appelle aujourd'hui les « mess » de MM. les officiers des régiments de la garde, attirail de soupières et de flacons pour l'entretien duquel l'État paie 45,000 fr. chaque année, et de nous étonner que ce ne soit pas eux, du moins, qui en fassent les frais. Sans doute cette porcelaine ou cette argenterie compte parmi les objets mobiliers du domaine de l'État. Dépense-t-on autant pour les bibliothèques militaires des villes de garnison qui font aussi partie de ce domaine mobilier? Nous ne le croyons pas.

En voilà, certes, assez, car les pages s'accumulent et réduisent l'espace qui restait libre. Achevons donc de faire le compte du

[1] Un décret du 2 juin 1852, porte que les appartements de réception et leurs dépendances, dans les hôtels occupés par les généraux commandant les divisions territoriales et par des officiers généraux pourvus de commandements spéciaux, seront meublés sur les fonds du budget de la guerre et fixe, comme maximum, à 30,000 fr. la valeur de l'ameublement de l'hôtel d'un général de division et à 20,000 fr. celle de l'ameublement de l'hôtel d'un général de brigade. D'après l'article 5 de ce décret, il est alloué annuellement, pour l'entretien du mobilier de chaque hôtel une somme qui ne peut pas excéder le trentième de la valeur d'achat du mobilier.

Les dispositions du décret du 2 juin 1852 ont été étendues en 1854 par une décision impériale au général commandant en chef de la garde impériale, aux officiers généraux, à l'intendant militaire, aux colonels et lieutenants-colonels d'état-major d'infanterie et de cavalerie pour lesquels il avait été approprié des logements spéciaux dans les bâtiments de l'École militaire. Des décisions spéciales ont fixé le maximum de la dépense d'ameublement à 40,000 fr. pour le général en chef, à 20,000 fr. pour les généraux de brigade et les intendants, à 14,000 fr. pour les colonels et lieutenants colonels.

Par décision ministérielle du 1er décembre 1858, les dispositions du même décret ont été appliquées aux maréchaux de France pourvus de grands commandements militaires.

matériel de la guerre, en prenant les chiffres arrêtés au 1er janvier 1862.

Actif au 1er *Janvier* 1862.

Service courant des vivres, 12,722,804 fr., dont 6 millions de blés et 3,600,000 fr. de farines.

Service des hôpitaux. — 1re section : médicaments et pansements, sépultures, subsistances, entretien et exploitation, effets et objets mobiliers, matières premières, 14,856,094 fr. — 2e section : matériel des ambulances actives, 986,819 fr. — 3e section : matériel d'enseignement, travaux et collections scientifiques, 311,132 fr.

Service d'habillement, 64,867,214 fr., dont 29,294,865, fr. de draps, flanelles et velours, 2,470,221 fr. de toiles, 3,704,851 fr. de capotes fabriquées, 2,626,080 fr. d'habits, 1,665,899 fr. de manteaux, 7,058,135 fr. de pantalons d'ordonnance, 1,541,185 fr. de pantalons de cheval, 1,607,304 fr. de vestes, 1,571,276 fr. de shakos, 1,062,716 fr. de ceinturons, 2,339,780 fr. de gibernes, et le reste en articles valant moins d'un million. (Il y a 38,613,829 fr. de matières et objets dans les magasins et 26 millions 253,385 fr. de matières et objets répartis entre les corps).

Service du campement, 24,495,673 fr. (23,478,105 fr. de matières et objets dans les magasins).

Service auxiliaire des lits militaires, 6,413,549 fr.

Service des équipages militaires, 9,989,355 fr. dont 8,391,613 fr. de matières et objets dans les parcs.

Service de la remonte générale, 48,459,150 fr. dont 1,080,500 fr. pour les chevaux des dépôts et 47,378,650 fr. pour les chevaux et mulets des corps. Il existait 1601 chevaux dans les dépôts ; et dans les corps : 40,292 chevaux de selle de troupe, 28,270 chevaux de trait, 629 chevaux de manége, 5,303 chevaux d'officiers et 2,387 mulets. Un nombre de 19,140 chevaux et de 1,250 mulets, pris sur ces 76,881 chevaux et mulets, excédaient les besoins de service et avaient été conditionnellement confiés à des agriculteurs.

Service du harnachement de la cavalerie, 3,496,724 fr., dont 1,922,828 fr. de matières et objets dans les magasins.

Service de l'atelier d'arçonnerie, 81,964 fr.

Service des fourrages, 3,200,032 fr.

Service de l'artillerie, 334,477,825 fr. dont 306,755,981 fr. de

matières et objets existant dans les établissements, et 27,721,844 fr. de matières et objets remis aux corps.

Environ 335 millions de matériel d'artillerie, le chiffre vaut la peine qu'on le décompose. Voici donc les principaux articles de notre richesse en armes défensives et offensives :

9,173 canons en bronze, valant 32,895,801 fr.; 2,774 canons-obusiers en bronze, 5,266,315 fr.; 3,210 mortiers en bronze, 4,415,522 fr.; 3,924 obusiers en bronze, 8,867,764 fr.; 14 pierriers en bronze, 26,320 fr.; 1,615 canons en fonte de fer, 2,274,442 fr.; 56 caronades en fonte de fer, 20,160 fr.; 91 mortiers en fonte de fer, 196,420 fr.; 1,229 obusiers en fonte de fer, 2,208,276 fr.; 23 obusiers-canons en fonte de fer, 41,814 fr.; 15 obusiers de campagne, 52,500 fr.; environ 20,000 affûts et 24,000 avant-trains, plus de 10,000 caissons valant 7 millions, 4,000 chariots et charrettes, et une masse d'engins et d'outils; 4,993,668 boulets pleins, estimés 9,834,952 fr.; 60,956 boulets creux, 202,098 fr.; 767,122 bombes, 8,076,835 fr.; 3,630,738 obus, 10,084,165 fr.; 451,701 grenades, 144,710 fr.; 18,778,549 balles en fer, 1,010,482 fr.; 186,002 boîtes à balles remplies, 675,063 fr.; 10,263,946 kilog. 65 de poudres, 16,454,830 fr.; 187,357 cartouches montées des bouches à feu, 763,762 fr.; 228,258,141 cartouches à balles des armes à percussion, 12,023,806 fr.; 22,843,433 cartouches à balles des armes à silex, 1,133,312 fr.; 10,642,695 cartouches sans balles, 187,836 fr.; 16,232 gargousses remplies, 56,249 fr.; 340,044 sachets remplis, 547,827 fr.; 12,087 fusées de guerre chargées, 145,288 fr.; 225,219,530 artifices pour la communication du feu, 2,654,126 fr.; d'autres artifices, des outils et matières par quantités; en fait d'armes portatives, 77,352 carabines à percussion, 4,129,069 fr.; 1,712,963 fusils à percussion, 63,781,904 fr.; 170,107 mousquetons à percussion, 5,785,685 fr.; 232,846 pistolets à percussion, 4,783,172 fr.; 1,802 carabines à silex, 43,108 fr.; 817,413 fusils à silex, 24,665,038 fr.; 15,447 mousquetons à silex, 454,668 fr.; 3,873 pistolets à silex, 55,966 fr.; 7,379 armes à feu diverses, 72,609 fr.; 12,870 armes de troque, 128,952 fr.; 2,721 épées, 54,183 fr.; 1,339,641 sabres, 18,720,355 fr.; 35,334 cuirasses, 2,468,827 fr.; 44,286 haches, piques et armes diverses, 146,286 fr.; 59,153 lances, 584,501 fr.; 72,568 baïonnettes, 202,415 fr.; 21,320 sabres-baïonnettes, 291,360 fr. Le reste consiste en pièces détachées, outils, instruments et matières.

Service du génie, 875,319 fr.

Service de l'école de cavalerie, 4,457 fr.

Service des invalides de la guerre (en farine blutée), 31,117 fr.

Service des poudres et salpêtres, y compris les mobiliers des fonctionnaires, 17,599,533 fr.

Ici s'arrête le compte des matières de consommation ou de transformation. Le compte spécial des objets mobiliers ou permanents et des matières et objets à l'usage des corps expéditionnaires détachés de la mère-patrie comprend les sections suivantes : Service de l'administration centrale, 645,676 fr. ; service de l'état-major général (mobilier des hôtels affectés aux officiers généraux commandant les divisions territoriales, la place de Paris, la brigade active de Lunéville, les écoles militaires et aux intendants militaires de la garde et de la 1re division), 1,276,718 fr. ; service de la justice militaire, 49,136 fr. ; service des vivres, 4,076,392 fr. ; service de l'habillement et du campement, avec les objets de harnachement, 5,419,482 fr. ; service des équipages militaires, 21,891 fr. ; service de la remonte générale, 23,233 fr. ; service des fourrages, 911,774 fr. ; service du dépôt de la guerre, 4,077,560 fr., dont 454,573 fr. pour la bibliothèque, y compris les archives qu'il est impossible d'apprécier, et 3,016,968 fr. pour les cuivres et pierres des plans et cartes gravés ; service de la nouvelle carte de France, 224,109 francs ; service de l'artillerie, 2,619,260 fr. (musées et collections diverses, 2,020,460 fr. ; bibliothèques, 555,704 fr.) ; service du génie, 16,199,140 fr., dont la plus grande partie en articles d'ameublement militaire ; service des écoles militaires, 2,127,178 fr. ; service des invalides de la guerre, 1,796,207 fr.

Valeur approximative des matières et objets de toute nature existant en Algérie le 1er janvier 1862, 58,252,727 fr. Nous ne compterons que les armes et munitions de guerre comprises dans cette évaluation : 66 haches de sapeurs, 281 canons, 12 canons obusiers, 142 mortiers et 333 obusiers en bronze, 369 canons, 48 mortiers et 275 obusiers en fonte de fer, 15 ou 1,600 affûts ; 124,234 boulets pleins, 18,975 boulets creux, 17,064 bombes, 116,627 obus, 30,252 grenades, 465,923 balles en fer, 9,691 boîtes à balles, 792,688 kilog. de poudres, 31,927,210 cartouches, 18,225,286 artifices confectionnés ; 14,424 carabines, 74,470 fusils, 20,224 mousquetons et 20,525 pistolets à percussion, 3,712 fusils, 17 mousquetons et 15 pistolets à silex ; 424

armes diverses, 262 épées, 62,610 sabres, 2 cuirasses, 4,877 haches et piques, 244 lances, 6,010 baïonnettes et 1,623 sabres-baïonnettes.

Valeur des matières et objets affectés au service du corps d'armée d'occupation à Rome, 5,015,716 fr. On y comptait 16 canons et 2 obusiers en bronze, 9,563 boulets pleins, 6,244 obus, 768 boîtes à balles, 7,527 kilog. de poudres, 2,942,128 cartouches, 878,289 artifices confectionnés, 1,885 carabines, 16,284 fusils, 1,243 mousquetons et 1,673 pistolets à percussion avec 9,245 sabres.

Valeur des matières et objets affectés au service du corps d'armée expéditionnaire en Chine, 243,790 fr. Presque tout le matériel de l'expédition avait été remis en route pour la France.

Le service de la remonte possédait, à Rome, 848 chevaux et mulets, et en Algérie 5,063 chevaux de selle pour la troupe, 506 chevaux de trait, 1,895 chevaux d'officiers et 4,436 mulets.

A présent voyons quel est le domaine administratif du département de la marine.

Pour les bâtiments, mais en y comptant une fois encore des parties qui sont du domaine public et non du domaine de l'État, l'inventaire de 1836 (il n'y en a pas eu d'autre de publié), dénombre 281 articles évalués 125,944,099 fr.

En 1864 l'administration des domaines qui tient cet inventaire en règle mais sans en modifier les évaluations, comptait 353 articles et 127,240,660 fr. Nous le répétons, une très-grande partie de ce domaine administratif est composée d'ouvrages de mer qui, en qualité de fortifications ou de membres des ports, ne sont pas inséparables du domaine public et ne sauraient s'aliéner[1], et si l'administration générale des domaines a le tort de les confondre avec les propriétés du domaine de l'État, l'administration particulière de la marine dont les comptes sont, du reste, d'une tenue et d'un ordre excellents, l'exagère encore puisqu'elle

[1] A Paris, le ministre de la marine ne possède que l'hôtel de la place de la Concorde, évalué en 1836, 5,700,000 fr. et le dépôt des cartes et plans de la rue de l'Université, 150,000 fr. On compte maintenant l'hôtel (l'immeuble seul), pour 10,020,070 fr.

évalue à 350 millions environ le montant de tous les immeubles qui lui sont confiés et qu'elle y inscrit jusqu'aux digues des ports. La jetée de Cherbourg, par exemple, y figure pour 66 ou 67 millions.

En immeubles et en matériel, la flotte comprise, l'avoir général de la marine s'élevait le 1er janvier 1860 à la somme de 1,041,050,046 fr. 70 et le 1er janvier 1861 à celle de 1,134,969,134 fr. 16, l'augmentation de 93,919,087 fr. 46 provenant : pour 49,892,046 fr. 66 de la plus-value de réappréciations opérées sur les bâtiments de la flotte et les propriétés immobilières, pour 5,341,948 fr. 43 de rectifications d'inventaires, et, pour 38,685,092 fr. 37 de ressources réalisées dans l'année et non employées encore.

Cet avoir se divisait ainsi : Première catégorie, *Matières de consommation et de transformation* : 1° Matières et objets en approvisionnement dans les magasins établis sur le territoire continental, 243,477,170 fr. 59 ; mêmes matières et objets existant dans les dépôts de l'extérieur et en cours de transformation dans les ateliers de la marine et des entrepreneurs, 29,868,300 fr. 14. — Deuxième catégorie, *Matériel en service et valeurs mobilières et immobilières :* 1° flotte, 400,225,372 fr. 38 ; 2° bâtiments de servitude et matériel flottant, 31,917,977 fr. 57 ; 3° immeubles. 349,161,946 fr. 23 ; 4° matériel en service dans les chantiers, ateliers et magasins 65,679,012 fr. 97 ; 5° matériel à la disposition des équipages de la flotte et des troupes de la marine ; 6° 6,330,588 fr. 92 ; 7° objets de sciences et arts, bibliothèques, etc., 8,308,765 francs 36.

Total 273,345,470 fr. 73 pour les matières et 861,623,663 fr. 43 pour le matériel. Ensemble, 1,134,969,134 fr. 16.

Nous suivrons, pour analyser cette partie si importante de la fortune nationale, l'ordre même de l'administration de la marine.

COMPTE DES MATIÈRES ET OBJETS DE TRANSFORMATION.

PREMIÈRE PARTIE — *Matières et objets en approvisionnement dans les magasins établis sur le territoire continental :*

Service de l'habillement des équipages de la flotte (étoffes et fournitures, effets d'habillement, matières et objets), 2,148,499 francs 74. — Service de l'habillement des troupes de la marine

(étoffes et fournitures, effets d'habillement, grand équipement, matières et objets divers), 969,136, fr. 63. — Service du casernement des équipages de la flotte et des troupes de la marine (étoffes et fournitures, meubles, objets d'ameublement et de literie, matières et objets divers, ustensiles et objets divers de campement), 1,222,509 fr. 83. — Service des hôpitaux (vivres, chauffage et éclairage, drogues et médicaments, charpie et linge à pansement, instruments de chirurgie, effets de malades, vases, ustensiles, etc., étoffes et fournitures, blanchissage, matières et objets divers), 1,229,652 fr. 83. — Service des vivres (céréales et produits de céréales, liquides, viandes et poissons, autres denrées, assaisonnements, chauffage et éclairage, ustensiles de distribution, outils de tonnellerie, futailles et objets divers, matières et objets de consommation et de transformation), 9,064,796 fr. 48. Remarquons sur cet article qu'il n'y est question que des vivres en magasin et non de ceux qui ont été délivrés aux bâtiments armés et naviguant. Il en est de même, du reste, pour tous les détails de cette partie du compte. — Service de la justice maritime, 20,830 fr. 16.

Service des approvisionnements généraux de la flotte. — 1re section. — Matières et préparations sur l'ancienne nomenclature, 4,381 stères 28 de chêne, évalués 678,147 fr. 49; 28 mâts de 0m66 (22 palmes), 48,188 fr.; 175 mâts de 0m63 (21 palmes), 239,050 fr.; 156 mâts de 0m60, 193,696 fr.; 44 de 0m57, 39,146 fr.; 60 de 0m54 44,352 fr.; 243 stères 81 de baux et barots, 27,887 fr. 12; 8 stères 12 de bordages, 882 fr. 42; 18 stères 14 de bordages, 1,319 fr. 75.

Sur la nouvelle nomenclature, en matières et préparations diverses, 1° bois de construction, 245,411 stères 6,362 de bois non résineux, valant 36,572,361 fr. 37 et 66,992 stères 4321 de bois résineux. 5,652,133 fr. 09; —2° mâtures brutes, 6,905 mâts de première classe, 13,040,930 fr.; 4,798 mâts de seconde classe, 6,606,730 fr.; 2,706 1/2 mâts de troisième classe, 3,338,875 fr.; 426 mâts tronçonnés, 406,537 fr. 09; 5152,75 mâtereaux, 1,198,677 fr. 50; 3,024 menus matériaux, 217,256 fr.; 14 mâts et mâtereaux façonnés, 9,930 fr.; 27,759,33 espars, 291,039 fr. 33; — 3° bois de divers essences, 8,821 stères, 3828 d'orme, 786,963 fr. 15; 4,240 stères 2585 d'autres bois, 517,992 fr. 92; 372 stères 815 bois divers, 131,716 fr. 25; — 4° avirons bruts et merrains, 1,188,470 fr. 28; — 5° métaux bruts, 2,787 mèt. cubes

232 de mines de fer, 126,242 fr. 81 ; 23,010,691 kilog. 947 de fonte de fer, 4,117, 101 fr. 65; 23,706,581 k. 711 de fers, 8,342,840 fr. 02 ; 5,260,872 k. 912 de tôles, 8,342,840 fr. 02 ; 769,860 k. 387 d'aciers, 3,457,165 fr. 60 ; 137,104 1/2 feuilles de fers blancs et noirs, 690,580 fr. 97; 3,479,500 k. 478 de cuivres, 8,836,532 fr. 07 ; 540,326 k. 625 de cuivres pour doublage, en feuilles, 1,602,098 fr. 26 ; 1,129,246 k. 055 de plomb, 546,003 fr. 90 ; 111,091 k. 269 d'étain, 249,788 fr. 78 ; 544,319 k. 680 de zinc, 334,956 fr. 66 ; — 6° fils en métaux et pointes, 210,626 fr. 66 ; — 7° clous et rivets, vis à bois, crochets, gonds et pitons à vis à bois, 5,397,205 fr. 71 ; — 8° ferrements, 816,268 fr. 41 ; — 9° objets divers en métaux préparés, 2,528,758 fr. 65 ; — 10° chanvres et étoupes, environ 2,200,000 kilos, valant 1,959,206 fr. 32 ; — 11° toiles et étamines, 3,319,631 fr. 76 ; — 12° matières grasses et résineuses, cires et savons, 1,520,706 fr. 51 ; — 13° métaux, alliages, produits chimiques et drogues, 660,574 fr. 64 ; — 14° combustibles, 83,867,928 k. de charbon pour les machines, 2,683,773 fr. 73 ; 9,546,695 k. de bois et charbon pour le chauffage, 396,045 fr. 93, et 197,821 k. de charbon de forge, 676,224 fr. 14 ; — 15° étoffes, tissus et objets de passementerie, de mercerie, etc., 738,641 fr. 73; — 16° marchandises diverses (cuirs, peaux, caoutchouc, verres, matériaux) 1,470,369 fr. 37.

Deuxième section. — Apparaux, machines, ustensiles et outils, 2,982,287 fr. 27.

Troisième section. — Matériel naval : 403 embarcations en bois et en tôle, 486,113 fr. 88 ; mâts, vergues, cornes, hunes et accessoires de mâture, 9,165 articles valant 3,625,237 fr. 60.

Cabestans et gouvernails (218 articles) ; pouliage (78,367) ; avirons et manches de gaffes façonnés, (14,324) ; pièces à eau et à vin, barils et objets divers de tonnellerie ; bouées et flotteurs ; objets divers de charpente, de grosses œuvres, de menuiserie, de poulierie, de tournerie ; lest ; ancres et grappins ; câbles-chaînes et chaînes diverses ; ridoirs, caisses à eau, cuisines, appareils distillatoires, fourneaux à roulis et fours ; chaudières, marmites et autres objets de chaudronnerie, de tôlerie, de ferblanterie et de plomberie ; pompes et objets accessoires ; lampes, fanaux et objets relatifs à l'éclairage ; objets divers en métaux ; câbles, grelins, cordages (4 millions de kilos) gréements, manœuvres de retour et objets divers de garniture ; voiles (320

basses voiles carrées, 414 huniers, 395 perroquets, 140 cacatois, 701 bonnettes, 624 voiles auriques, 619 voiles latines, 99 voiles d'étai, 1,049 voiles d'embarcation) ; tentes, tauds, prélarts et autres objets de voilerie ; pavillons, flammes, guidons ; meubles et objets divers d'ameublement, de couchage et de tapisserie ; instruments pour la navigation et accessoires ; objets en cuir, en caoutchouc et en gutta-percha et objets divers, environ 45 millions.

Quatrième section. — Appareils moteurs et appareils évaporatoires, 12,783,854 fr. 96.

Cinquième section. — Matériel d'artillerie ; bouches à feu en fonte de fer, (7,938), 6,532,790 fr. ; bouches à feu en bronze (1,868), 1,077,338 fr. ; affûts et voitures, 1,714,989 fr. 10 ; armements, assortiments, accessoires et objets pour le service des bâtiments, 4,090,300 fr. 28 ; cordages et objets de gréement des bouches à feu, 442,714 fr. 65 ; projectiles : 1,018,871 boulets pleins, 4,387,990 fr. 90 ; 927,877 projectiles creux, 6,421,341 fr. 10 ; 6,712,764 balles de fer et de plomb, 545,671 fr. 52 ; 81,104 boîtes de mitraille, 462,006 fr. 60 ; munitions (poudres, cartouches, artifices, matières et ustensiles de confection), 4,584,876 fr. 67 ; rechanges (en fer, métaux et bois), 453,965 fr. 24 ; armes portatives, 78,536 fusils et carabines, 2,793,357 fr. 53 ; 8,205 mousquetons, 278,001 fr. 05 ; 23,654 pistolets, 491,524 fr. 85 ; 86,333 armes blanches, 710,695 fr. 28 ; 310,347 pièces d'armes à feu, 141,109 fr. 16 ; 51,198 pièces d'armes blanches, 113,754 fr. 98 ; 451,653 accessoires d'armes portatives, 141,288 fr. 80 ; instruments de musique et accessoires, 75,391 fr. 19 ; grand équipement (effets et accessoires), 364,865 fr. 29 ; harnachement 33,942 fr. 35 ; instruments de vérification et de réception, 38,778 fr. 85 ; bouches à feu, affûts et objets de matériel en essai, pour épreuves et modèles abandonnés, 113,468 fr. 95 ; matières et objets non classés, 1,310,402 fr. 69.

Total. 226,398,607 fr. 61.

Service des travaux hydrauliques et bâtiments civils. — Matières et préparations ; apparaux, machines, ustensiles et outils ; meubles et objets d'ameublement, de literie, etc., 1,512,768 fr. 92 ; service des poudres, 800,441 fr. 37 ; service des chiourmes, 52,823 fr. 72 ; service du chauffage, de l'éclairage et des fournitures de bureau, 57,103 fr. 30.

Deuxième Partie. — *Matières et objets en approvisionnements dans les dépôts établis en dehors du territoire.*

La classification des services et la distribution des articles étant la même pour cette seconde partie et pour la première, il est inutile d'entrer dans aucun détail et il suffit de noter les totaux de chaque service. — Vivres, 4,774,576 fr. 68 ; approvisionnements généraux de la flotte, 6,059,820 fr, 03, presque tout en charbon de terre.

Troisième Partie. — *Compte des matières et objets en cours de transformation.*

Service des approvisionnements généraux de la flotte. — Matières et objets en cours de transformation : 1° dans les ateliers de la marine; matières et objets; 5,513,992 fr. 62; apparaux, ustensiles et outils, 1,045,114 fr. 11. Total, 6,559,106 fr. 73; 2° dans les ateliers des entrepreneurs, 55,326 fr. 96. Machines à vapeur construites par des entrepreneurs (en déduisant 3,788,266 fr. 61 payés pour machines reçues, 10,202,933 fr. 42 payés antérieurement à l'exercice 1860 et 5,934,966 fr. 55 payés pendant l'exercice), 12,349,633 fr. 36 [1].

[1] Les machines sont celles des vaisseaux : *Le Magenta* et *le Solferino* (1,000 chevaux) chacune estimée 1,380,000 fr. — *La Gloire* (900 chevaux), 1,242,000 fr. — *L'Invincible* (900 chevaux). — *La Couronne* (900 chevaux), 1,197,000 fr — *Le Napoléon* (900 chevaux) et *la Normandie* (900 chevaux), idem. — *L'Impétueuse* et *la Souveraine*, appareils d'évaporation de 720 chevaux chacun, et du prix de 270,000 fr. — *L'Astrée* (600 chevaux), 780,000 fr. — *La Magicienne* (600 chevaux), 810,000 fr. — *La Thémis* (600 chevaux), 810,000 fr. — *Le Turenne* (600 chevaux), 825,000 fr. — *La Guerrière* (600 chevaux), 810,000 fr. — *L'Hermione* (600 chevaux), 780,000 fr. — *La Junon* (600 chevaux), 780,000 fr. — *La Pallas* (600 chevaux), 780,000 fr.— *La Sémiramis* (600 chevaux), 780,000 fr. — *La Victoire* (600 chevaux), 780,000 fr. — *Le Bayard* (450 chevaux), 607,500 fr. — *L'Allier* (300 chevaux), 405,000 fr. — *L'Ardèche* (300 chevaux), 405,000 fr. — *La Drôme* (300 chevaux), 405,000 fr. — *L'Eure* (300 chevaux), 405,000 fr. — *L'Orne* (300 chevaux), 405,000 fr. — *Le Var* (300 chevaux), 405,000 fr. — *Le Jérôme Napoléon*, précédemment nommé *le Cassard* (250 chevaux), 337,000 fr. — *Le Forfait* (250 chevaux), 337,000 fr. — *L'Aube* (250 chevaux), 337,000 fr. — *Le Chaptal* (220 chevaux), 140,946 fr. — Deux remorqueurs (200 chevaux), 558,000 fr. — *La Mouette* (192 chevaux), 151,630 fr. — *La Clorinde* (180 chevaux), 243,000 fr. — *Le Paixhans* (150 chevaux), 181,500 fr. — *Le Palestro* (150 chevaux), 181,500 fr. — *Le Peï-ho* (150 chevaux), 181,500 fr. — *Le Saïgon* (150 chevaux), 181,500 fr. — *Le Curieux* (150 chevaux), 193,500 fr. — *Le Latouche-Tréville* (150 chevaux), 202,500 fr. — *Le Diamant* (150 chevaux), 193,500 fr. — *Le Lutin* (150 chevaux),

Service des travaux hydrauliques et bâtiments civils ; — matières et objets en cours de transformation dans les ateliers de la marine, 670 fr. 84 ; — dans les ateliers des entrepreneurs, néant.

COMPTE DU MATÉRIEL EN SERVICE ET DES VALEURS MOBILIÈRES ET IMMOBILIÈRES.

PREMIÈRE PARTIE. — *Bâtiments de la flotte.*

Les bâtiments se trouvent dans l'une de ces trois situations : 1° en construction ; 2° désarmés, en préparation d'armement ou en réserve ; 3° armés, en disponibilité ou en commission.

Un premier classement donne ces résultats d'évaluation pour l'exercice 1860 :

27 bâtiments en construction dans les arsenaux de la marine, 19,827,455 fr. 99 ; 31 bâtiments dont la construction a été exécutée par des entrepreneurs, 8,220,661 fr. 53 ; 76 bâtiments en réserve, 73,936,331 fr. 10 ; 5 bâtiments en préparation d'armement, 11,293,540 fr. 46 ; 61 bâtiments désarmés, 31,453,432 fr. 77 ; 7 bâtiments en commission, 11,200,515 fr. 59 ; 5 bâtiments en disponibilité, 10,810,612 fr. 30, et 247 bâtiments armés ; 233,482,822 fr. 64. Total, 459 bâtiments valant 400,225,372 fr. 38.

Voici maintenant le dénombrement des bâtiments de la flotte de 1860. Pour les vaisseaux et les frégates nous placerons à côté de leur nom la date de leur mise à flot ; c'est un moyen de faire l'histoire de ces nobles instruments de la puissance de la patrie et de s'y intéresser comme à des personnes.

. — BATIMENTS EN CONSTRUCTION DANS LES CHANTIERS DE L'ÉTAT.

Vapeurs à hélice. — Vaisseaux de second rang : Le *Castiglione*, l'*Intrépide*, le *Masséna*, la *Ville-de-Bordeaux*, la *Ville-de-Lyon*.

Frégates cuirassées : Le *Magenta*, le *Solferino*, la *Couronne*, l'*Invincible*, la *Normandie*.

193,500 fr. — *Le Lynx* (150 chevaux), 193,500 fr. — *Le Tancrède* (150 chevaux), 193,500 fr. — *L'Alecton* (120 chevaux), 171,600 fr. — *Le Castor* (120 chevaux), 171,600 fr. — *Le Magicien* (120 chevaux), 171,600 fr. — *L'Argus* (60 chevaux), 54,000 fr. — *L'Argus* (deux générateurs à vapeur, 60 chevaux), 28,000 fr. — *La Vigie* (60 chevaux), 79,500 fr. Avec l'hélice et les pièces en bronze mises en place à bord du *Jérôme Napoléon* (48,820 fr. 50 c.), toutes ces machines auront coûté 25,073,196 fr. 50 c.

Frégates de premier rang : La *Guerrière*, la *Pallas*, la *Sémiramis*, la *Victoire*.

Frégates de second rang : L'*Astrée*, la *Circé*, la *Flore*, l'*Hermione*, la *Junon*, la *Magicienne*, la *Thémis*.

Frégates de troisième rang : L'*Armorique*, la *Résolue*.

Corvettes : Le *Cosmao*, le *Dupleix*.

Aviso : Le *La Touche-Tréville*.

Transports-écuries : L'*Aveyron*, la *Creuse*, la *Corrèze*, la *Sarthe*, le *Tarn* et l'*Européen* (de 2,350 tonneaux, à peine commencé).

Bâtiment spécial : le *Plongeur*.

Voiliers. — Corvettes de premier rang : La *Cornélie*, la *Favorite*.

Bricks de premier rang : Le *Chevert*, l'*Euryale*, le *Janus*.

Bâtiments construits par des entrepreneurs.

Vapeurs à hélice. — Avisos de première classe (250 chevaux) : Le *Jérôme-Napoléon* (primitivement le *Cassard*), le *Forfait*.

Avisos de seconde classe (150 et 120 chevaux) : Le *Curieux*, le *Diamant*, le *Lutin*, le *Lynx*, le *Tancrède*, le *Cuvier*, l'*Actif*.

Avisos de flottille (60 chevaux): L'*Argus*, la *Vigie*.

Canonnières de première classe (120 chevaux) : La *Comète* et 20 chaloupes canonnières de 20 chevaux, désignées par des numéros.

Transports-écuries (300 chevaux) : L'*Allier*, l'*Ardèche*, la *Drôme*, l'*Eure*, l'*Orne*, le *Var*.

Batteries flottantes (150 chevaux) : Le *Paixhans*, le *Palestro*, le *Peï-ho*, le *Saïgon*.

Vapeurs à roues. — Avisos de première classe (200 chevaux) : Le *Robuste*, l'*Utile*.

Avisos de flottille (100, 80, 50, 25 et 15 chevaux) : L'*Alecton*, le *Castor*, le *Magicien*, l'*Archimède*, le *Phoque*, l'*Espadon*, le *Sphynx*, le *Phaéton*, le *Protée*, le *Pygmée*, le *Balaguier*, le *Mourillon*.

Goëlettes : La *Gazelle*, la *Perle*.

Bâtiments achetés en 1860.

Vapeurs à hélice : L'aviso *Alon-Prah*, l'aviso le *Norzagaray* et le transport le *Japon*.

Vapeurs à roues : Les avisos l'*Écho*, le *Deroulède*, le *Hong-Kong*, le *Kien-Chan*.

Voiliers. — Goëlettes : L'*Aurore*, la *Fine*, le *Mirage*.

Transports : La *Dorade*, et la *Ressource*.

II. — BATIMENTS DÉSARMÉS.

Vapeurs à hélice : Le *Napoléon*, vaisseau de 2e rang, de 900 chevaux et de 90 canons (1850); le *Bayard*, vaisseau de 3e rang, de 450 chevaux et de 80 canons (1847).

La *Clorinde*, frégate de 3e rang, de 180 chevaux et de 36 canons (1845); le *D'Assas*, frégate de 3e rang, de 400 chevaux et de 16 canons (1854).

Les avisos le *Chaptal* et le *Marceau*.

La chaloupe canonnière no 16.

Le transport le *Loiret*.

Vapeurs à roues : Les avisos de seconde classe le *Ténare*, la *Chimère*, le *Sésostris*.

Les avisos de flottille le *Voyageur*, le *Rubis*, le *Liamone*, le *Marabout*.

Voiliers : Le *Friedland*, vaisseau de 1er rang, de 114 canons (1840); le *Valmy*, id. (1847); l'*Hercule*, vaisseau de 2e rang, de 90 canons (1836), le *Jemmapes*, id. (1840); l'*Iéna*, vaisseau de 3e rang, de 82 canons (1814); l'*Inflexible*, id. (1839); Le *Jupiter*. id. (1831); le *Suffren*, id. (1829).

La *Belle-Poule*, frégate de premier rang, de 56 canons (1834); l'*Indépendante*, id. (1828); l'*Iphigénie*, id. (1827); l'*Uranie*, id. (1832).

L'*Alceste*, frégate de 2e rang, de 52 canons (1846); la *Cléopâtre*, id. (1838); la *Néréide*, id. (1836); la *Poursuivante*, id. (1844); la *Sibylle*, id. (1847); la *Sirène*, id. (1823); la *Virginie*, id. (1842).

L'*Africaine*, frégate de 3e rang, de 42 bouches à feu (1839); l'*Algérie*, id. (1848); la *Constitution*, id. (1842): l'*Érigone*, id. (1836); l'*Héliopolis*, id. (1851); l'*Isis*, id. (1851); la *Jeanne-d'Arc*, id. (1847); la *Pénélope*, id. (1840); la *Psyché*, id. (1844).

Les corvettes de 1er rang (22 canons) la *Bayonnaise*, l'*Embuscade*, l'*Eurydice*, la *Galathée*.

Les corvettes de 2e rang (16 canons) la *Prévoyante*, la *Triomphante*.

Les bricks de 1er rang (12 canons) l'*Alcibiade*, le *Beaumanoir*, le *Chasseur*, l'*Entreprenant*, le *Faune*, le *Génie*, le *Hussard*, le *Lapérouse*, le *Nisus*, l'*Obligado*, le *Palinure*, le *Victor*, le *Zèbre*.

Les bricks de 2e rang (8 canons) l'*Agile*, le *Léger*.

Les goëlettes l'*Aramante*, la *Fine*, la *Nu-Kiva*, la *Myrmidon*.

Les transports l'*Égérie*, la *Fortune*, le *Marsouin*, la *Provençale*, la *Girafe*, l'*Expéditive*, la *Recherche*, la *Licorne*.

III. — BATIMENTS EN RÉSERVE.

Vapeurs à hélice. — Le *Louis XIV*, vaisseau de 1er rang, de 600 chevaux et de 116 canons (1854); le *Montebello*, id., de 140 chevaux et de 106 canons (1852); le *Souverain*, id., de 600 chevaux et de 110 canons (1852).

L'*Austerlitz*, vaisseau de 2e rang, de 500 chevaux et de 84 canons (1852); le *Duquesne*, idem, de 650 chevaux et de 80 canons (1853); le *Fleurus*, id., de 650 chevaux et de 90 canons (1853); le *Navarin*, id., id. (1854); le *Tourville*, id., 650 chevaux et de 82 canons (1854); l'*Ulm*, id., id., id. (1854); le *Wagram*, id., id., id. (1854).

Le *Breslaw*, vaisseau de 3e rang, de 500 chevaux et de 80 canons (1848);

le *Charlemagne*, id., de 450 chevaux et de 80 canons (1851); le *Jean-Bart*, id., id., id. (1852).

L'*Audacieuse*, frégate de 1er rang de 800 chevaux et de 56 canons (1856); l'*Impétueuse*, id. (1856); la *Souveraine*, id. (1856).

L'*Isly*, frégate de 2e rang, de 650 chevaux et de 34 canons (1849); la *Pandore*, id., de 200 chevaux et de 36 canons (1846).

La corvette le *Roland*.

Les avisos de première classe : le *Lucifer*, la *Biche*. Les avisos de deuxième classe : le *Renaudin*, la *Salamandre*. L'aviso le *Rôdeur*.

Les canonnières de deuxième classe : l'*Arquebuse*, la *Lance*, la *Poudre*, la *Redoute*, la *Sainte-Barbe*, la *Salve*, la *Tempête*.

Le chaloupes-canonnières l'*Alerte*, la *Mutine*, la *Tirailleuse* et les numéros 1, 2, 3, 4, 5, 11, 14, 21, 23, 28.

Les transports l'*Adour* et la *Zélée*.

Les batteries flottantes : la *Congrève*, la *Dévastation*, la *Foudroyante*, la *Lave*, la *Tonnante* et les numéros 1, 2, 3, 4, 5.

Vapeurs à roues. — L'*Albatros*, frégate de 450 chevaux et 16 canons (1844); l'*Asmodée*, id. (1841); le *Cacique*, id. (1843); le *Caffarelli*, id. (1847); le *Canada*, id. (1843); le *Darien*, id. (1842); le *Labrador*, id. (1842); le *Magellan*, id. (1843); le *Montézuma*, id. (1843); l'*Orénoque*, id. (1843); le *Panama*, id. (1843).

Les corvettes : le *Berthollet*, le *Catinat*, le *Colbert*, le *Coligny*, l'*Euménide*, la *Gorgone*, la *Tisiphone*.

Les avisos : Le *Gassendi*, le *Lavoisier*, le *Véloce*, le *Milan*, le *Phénix*, le *Prométhée*, le *Requin*, l'*Achéron*, le *Fulton*, le *Grondeur*, le *Météore*, le *Solon*, le *Styx*, le *Tartare*, le *Vautour*, l'*Ajaccio*, le *Bisson*, le *Daim*, le *Flambeau* et le *Voyageur*.

IV. — BATIMENTS EN PRÉPARATION D'ARMEMENT.

Vapeurs à hélice.—Les vaisseaux de 2e rang, déjà nommés [1], le *Napoléon*, la *Ville-de-Bordeaux*, de 900 chevaux et 90 canons (1860).

La *Ville-de-Nantes*, vaisseau de 2e rang, de 900 ch. et de 90 canons, (1858).

Les vaisseaux de 2e rang, déjà nommés, de 800 chevaux et 90 canons, le *Castiglione* (1860) et le *Masséna* (1860).

La *Gloire*, frégate cuirassée de 900 chevaux et 36 canons (1859), déjà nommée, et la frégate, déjà nommée, la *Normandie*, de même force (1860).

L'aviso le *Coëtlogon*. Le transport-écurie l'*Aube*.

V. — BATIMENTS EN COMMISSION.

Vapeurs à hélice. — L'*Arcole*, vaisseau de 2e rang, de 900 chevaux et

[1] Un bâtiment peut en effet figurer sur deux listes, si dans la même année il a passé par deux situations.

90 canons (1855), le *Prince-Jérôme*, id., de 650 chevaux et 82 canons (1853); le *Turenne*, id., de 600 chevaux et 82 canons (1854).

Les canonnières la *Comète*, la *Flamme*, la *Grenade*. Le transport la *Seine*. La batterie flottante la *Congrève*. Les avisos le *Prométhée* et le *Cerbère*.

VI. — BATIMENTS EN DISPONIBILITÉ.

Vapeurs à hélice. — La *Ville-de-Paris*, vaisseau de 1er rang, de 600 chevaux et 106 canons (1850); le *Duquesne*, vaisseau de 2e rang, de 650 chevaux et 80 canons (1853); le *Tourville*, id., de 650 chevaux et 82 canons (1853).

L'*Ardente*, frégate de 1er rang, de 800 chevaux et 56 canons (1857); la *Pomone*, frégate de 3e rang, de 220 chevaux et 36 canons (1854).

La batterie flottante la *Foudroyante*.

Vapeurs à roues. — Le *Descartes*, frégate de 540 chevaux et de 20 canons (1844); le *Labrador*, frégate de 450 chevaux et de 16 canons (1842); l'*Ulloa*, id. (1842).

Les avisos le *Gassendi*, le *Ténare* et le *Sésostris*.

Voiliers. — La corvette l'*Artémise* et le brick l'*Agile*.

VII. — BATIMENTS ARMÉS.

Vapeurs à hélice. — La *Bretagne*, vaisseau de 1er rang, de 1.200 chevaux et de 130 canons (1855); le vaisseau de 1er rang, déjà nommé, le *Montebello*.

L'*Algésiras*, vaisseau de 2e rang, de 900 chevaux et 90 canons (1855); l'*Arcole*, id. (1855); l'*Impérial*, id. (1856); le *Redoutable*, id. (1855); la *Ville-de-Nantes*, id. (1858); l'*Alexandre*, id., de 800 chevaux et de 90 canons (1857); l'*Eylau*, id., de 900 chevaux et de 90 canons (1856); le *Duguay-Trouin*, id., de 500 chevaux et de 82 canons (1854); le *Tage*, id. (1847); le *Turenne*, id., de 600 chevaux et de 82 canons (1854); le *Wagram*, id. (1854), déjà nommé.

Le *Bayard*, vaisseau de 3e rang, de 450 chevaux et de 80 canons (1847); le *Breslaw*, id., déjà nommé, le *Donawerth*, id., de 450 chevaux et de 80 canons (1854); le *Duguesclin*, id. (1848); le *Fontenoy*, id (1858); le *Saint-Louis*, id. (1856); le *Tilsitt* (1854).

La *Gloire*, frégate cuirassée, de 900 chevaux et de 36 canons (1859), déjà nommée; la *Foudre*, frégate de 1er rang, de 800 chevaux et de 56 canons (1856); l'*Impératrice Eugénie*, id. (1856); l'*Impétueuse*, id. (1856); la *Souveraine*, id. (1856); la *Guerrière*, id., de 600 chevaux et de 34 canons (1860); la *Renommée*, id., de 200 chevaux et de 50 canons (1847).

L'*Astrée*, frégate de 2e rang, de 600 chevaux et de 28 canons (1859); l'*Hermione*, id. (1860); la *Bellone*, id., de 200 chevaux et de 38 canons (1853); la *Danaé*, id. (1838); la *Pandore*, id., de 200 chevaux et de 36 canons (1846); la *Zénobie*, id., de 38 canons (1847).

La *Pomone*, frégate de 3e rang, de 220 chevaux et de 36 canons (1845); le *D'Assas*, id., de 400 chevaux et de 16 canons (1854), déjà nommé; le *Du Chayla*, id. (1855).

Les corvettes le *La Place*, le *Phlégéton*, le *Primauguet*, le *Roland*, la *Reine Hortense*.

Les avisos de première classe le *Forbin*, le *Forfait*, déjà nommé, le *Jérôme-Napoléon*, déjà nommé, le *Monge*, le *Caton*, le *Lucifer*, la *Mégère*, la *Biche*, la *Sentinelle*.

Les avisos de deuxième classe : le *Coëtlogon*, déjà nommé; le *D'Entrecasteaux*, le *D'Estaing*, le *Lamothe-Piquet*, le *Latouche-Tréville*, déjà nommé; le *Prégent*, le *Renaudin*, déjà nommé; le *Marceau*, l'*Ariel*, le *Corse*, le *Faon*, le *Passe-Partout*, le *Pélican*.

Les avisos de flottille : l'*Alon-Prah*, déjà nommé; le *Croiseur*, le *Rôdeur*, le *Norzagaray*, déjà nommé, et le *Labourdonnaye*.

Les canonnières de première classe : L'*Alarme*, l'*Avalanche*, la *Dragonne*, l'*Éclair*, l'*Étincelle*, la *Flamme*, la *Flèche*, la *Fulminante*, la *Fusée*, la *Mitraille*. La canonnière de deuxième classe la *Tourmente*. Les canonnières : la *Bourrasque*, la *Coulevrine*, la *Meurtrière*, la *Rafale*, et les canonnières, nos 3, 4, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30 et 31.

Les transports : Le *Weser*, l'*Européen*, le *Japon*, déjà nommé.

Les transports à batterie : L'*Amazone*, la *Dryade*, l'*Entreprenante*, la *Cérès*.

Les transports-écuries : L'*Aube*, le *Calvados*, le *Finistère*, la *Garonne*, le *Jura*, le *Rhône*, la *Dordogne*, la *Durance*, la *Gironde*, l'*Isère*, la *Loire*, la *Marne*, la *Meurthe*, la *Meuse*, la *Nièvre*, le *Rhin*, la *Saône*, la *Seine*, l'*Yonne*.

Les transports : L'*Ariége*, la *Mayenne*, la *Moselle*, la *Sèvre*.

Les transports : Le *Loiret*, la *Somme*, la *Zélée*.

Vapeurs à roues : Le *Mogador*, frégate de 640 chevaux et de 20 canons (1848); le *Descartes*, id., de 540 chevaux et de 20 canons (1844); le *Vauban*, id. (1845); l'*Asmodée*, id., de 450 chevaux et de 16 canons et le *Cacique*, déjà nommés; le *Christophe Colomb*, id. (1843); l'*Eldorado*, id. (1843); le *Gomer*, id. (1841); le *Magellan*, id. (1843); l'*Ulloa*, id. (1842).

Les corvettes : L'*Aigle*, le *Catinat*, le *Colbert*, le *Prony*, le *Coligny*, l'*Euménide*, le *Tanger*, la *Tisiphone*.

Les avisos de première classe : Le *Cassini*, l'*Écho*, le *Laborieux*, le *Souffleur*, le *Titan*, l'*Éclaireur*, le *Goëland*, le *Héron*, la *Mouette*.

Les avisos de deuxième classe : Le *Dauphin*, le *Requin*, l'*Achéron*, déjà nommé : l'*Ardent*, l'*Australie*, le *Brandon*, le *Casabianca*, le *Cerbère*, l'*Euphrate*, le *Fulton*, déjà nommé; le *Grégeois*, le *Météore*, le *Narval*, le *Phare*, le *Styx*, le *Tartare*, le *Vautour*, le *Chamois*, l'*Ajaccio*, le *Bisson*, le *Flambeau*, le *Galilée*.

Les avisos de flotille : L'*Abeille*, l'*Averne*, l'*Étoile*, le *Deroulède* (déjà nommé); le *Hong-Kong*, (id.); le *Lily*, le *Kien-Chan* (déjà nommé); le

Rubis, l'*Africain*, l'*Arabe*, le *Chacal*, le *Dialmath*, le *Podor*, le *Chamrock*, le *Grand-Bassam*, le *Basilic*, le *Serpent*, l'*Économe*, le *Surveillant*, l'*Archer*, le *Crocodile*, le *Griffon*, l'*Oyapock*, le *Pionnier*.

Voiliers : Le *Suffren*, vaisseau de 3e rang de 82 canons (1829) ; le *Duperré*, vaisseau de 4e rang, de 70 canons (1824).

L'*Andromaque*, frégate de 1er rang, de 56 canons (1811) ; la *Didon*, id. (1828) ; la *Forte*, id. (1841) ; l'*Iphigénie*, id. (1827) ; la *Persévérante*, id. (1847) ; la *Vengeance*, id. (1848).

L'*Alceste*, frégate de 2e rang, de 52 canons (1846) ; l'*Andromède*, id. (1833) ; la *Némésis*, id. (1847) ; la *Sybille*, id. (1847).

L'*Isis*, frégate de 3e rang, de 42 canons (1851).

Les corvettes de premier rang : La *Bayonnaise*, la *Capricieuse*, la *Cornélie*, la *Constantine*, la *Cordelière*, la *Galathée*, la *Sérieuse*, la *Thisbé*.

Les bricks de premier rang : le *Beaumanoir*, le *Mercure*, l'*Olivier*, le *Zèbre*, déjà nommé.

Le brick de deuxième rang le *Léger*.

Les goëlettes : L'*Aurore*, la *Fauvette*, la *Gazelle*, l'*Hirondelle*, l'*Ile d'Aix*, l'*Ile d'Enet*, l'*Ile Madame*, la *Laborieuse*, le *Mirage*, la *Mouche*, la *Perle*, la *Pourvoyeuse*, la *Turquoise*, la *Vigilante*, l'*Alcyone*, le *Capelan*, l'*Écureuil*, l'*Espiègle*, le *Lévrier*, le *Moustique*, le *Pluvier*, le *Blavet*.

Les transports : La *Caravane*, l'*Infernal*, l'*Oise*, la *Proserpine*.

Les transports : La *Perdrix*, la *Provençale*, le *Chandernagor*, la *Girafe*, le *Cormoran*, le *Cocyte*, la *Truite*, l'*Abondance*, la *Ménagère*, l'*Orione*.

Les transports : l'*Infatigable*, la *Recherche*, l'*Hérault*, le *Bucéphale*, le *Cyclope*, la *Dorade*, la *Licorne*, la *Bonite*, la *Ressource*, la *Pintade*, le *Pourvoyeur*, le *Railleur*, la *Calédonienne*, le *D'Zaoudzi*.

Le prix des bâtiments de guerre n'a cessé de croître depuis qu'on a employé la vapeur pour les mouvoir et qu'ensuite on a substitué la machine à hélice longitudinale à la machine à roues latérales.

Le Napoléon, vaisseau à hélice de 2e rang, de 900 chevaux et de 90 bouches à feu, construit à Toulon et mis à l'eau en 1850, a coûté 2,958,925 fr. 13 (1,381,667 fr. 92 pour la coque, 48,492 fr. 81 pour les accessoires de coque ; 348,764 fr. 40 pour le matériel d'armement et 1,180,000 fr. pour les appareils mécaniques).

Le Friedland, vaisseau à voiles, de 1er rang, de 114 bouches à feu, construit à Cherbourg et lancé en 1840, avait coûté 782,917 fr. 90 (380,000 fr. pour la coque, 130,000 fr. pour les accessoires de coque et 272,917 fr. 90 pour le matériel d'armement). Un bâtiment cuirassé coûte donc bien davantage, mais prenons nos exemples sur des bâtiments armés en 1860 et non sur

des bâtiments désarmés, comme le *Friedland* et le *Napoléon*.

La Bretagne, vaisseau à hélice de 1er rang, de 1,200 chevaux et de 130 bouches à feu, construite à Brest et lancée à la mer en 1855, valait près de cinq millions, savoir : 1,846,867 fr. 19 pour la coque ; 319,861 fr. 24 pour les accessoires de la coque, 786,326 fr. 33 pour le matériel d'armement, 527,072 fr. 61 pour le matériel d'artillerie et 1,558,762 fr. 28 pour les machines et appareils.

Dans les 400 millions que valait la flotte en 1860, il y a une assez forte somme représentées par les vivres, médicaments et objets divers embarqués que l'on n'a pas portés à l'inventaire des magasins. Cette somme monte à 15 millions rien que pour les bâtiments armés, et à environ 16 millions en comptant les effets d'habillement des équipages.

Bâtiments de servitude et matériel flottant. — Les bâtiments de servitude sont affectés aux mouvements et aux opérations des ports et des rades. Un petit nombre est employé aux communications de port à port.

Ces annexes de la flotte se composent de bâtiments en chantier dans les arsenaux de la marine qui valaient, à la fin de l'exercice, 381,135 fr. 04 ; de bâtiments armés et désarmés, estimés 13,124,267 fr. 98 et de matériel flottant compté pour 17,913,251 fr. 70. Total, 31,418,654 fr. 72.

Sur l'inventaire on trouve que les bâtiments de servitude sont les bâtiments servant d'amiral, les bâtiments écoles, les remorqueurs, les transports (alléges, barques et bateaux de passage, bateaux-lesteurs, bateaux à pierres, bateaux à vase, bricks, sloops, galets, chaloupes pontées, chasse-marées et goëlettes, chattes, citernes, gabares plates, gabares pontées, gabares à vase), les embarcations (canots impériaux, canots des préfets et des chefs de service, canots des officiers, chaloupes, péniches, yoles, bateaux-pilotes, bateaux de sauvetage), les bâtiments condamnés à la démolition, les bagnes flottants, les casernes flottantes, les corps-de-garde flottants, les magasins ou dépôts flottants, les machines à mâter flottantes, les machines à curer ou cure-môles, les pontons, les demi-pontons, les chalands, les bateaux-pompes, les pigoulières flottantes, les hangars flottants, les ras de carène et radeaux et divers objets non dénommés.

Immeubles et valeurs immobilières. — Les immeubles et ouvrages évalués au compte sont l'hôtel du ministère, 10,020,000 fr.; Cherbourg, 37,405,828 fr. 74; Brest, 3,616,640 fr. 89; Lorient, 2,126,580 fr. 27; Rochefort, 2,157,385 fr. 09; Toulon, 14,205,548 fr. 40; Indret (usine), 182,198 fr. 80; La Chaussade (usine), 85,161 fr. 09; Saint-Gervais (fonderie), 3,897 fr. 37, et le Havre, 2,104 fr. 35. Total, avec la dépense de 1860, 63,442,297 fr. 66 pour les immeubles et les ouvrages non terminés.

Les compte des immeubles et ouvrages terminés est plus considérable. En voici les résultats, fixés à la date du 1er janvier 1861 : Cherbourg, 118,087, 219 fr. 38 (la digue seule a coûté 66,189,321 fr. 70); Brest, 51,455,231 fr. 17; Lorient, 24,538,956 fr. 90; Rochefort, 25.733,908 fr. 41; Toulon, 41,094,518 fr. 60; l'usine d'Indret, 3,246,992 fr. 03; l'usine de La Chaussade, 3,134,048 fr. 38; la fonderie de Ruelle, 1,423,233 fr. 24; celle de Nevers, 406,270 fr.; celle de Saint-Gervais, 820,087 fr. 22; Dunkerque, 2,295,950 fr.; le Havre, 722,486 fr. 70; Saint-Servan, 742,190 fr. 14; Nantes, 98,041 fr.; Bordeaux, 535,229 fr. 23; Bayonne, 182,276 fr. 48; Paris, pour l'hôtel du Dépôt des cartes et plans, 1,183,009 fr. 69. Total, 275,699,648 fr. 57 et 339,141,946 fr. 23 avec les immeubles et ouvrages non terminés.

Deuxième Partie. — *Matériel de toute nature.*

Le matériel en service dans les chantiers, ateliers, magasins, hôtels, bureaux, corps de garde, etc., comprenait ; 1° pour l'administration centrale, le 1er janvier 1861, 13,127 fr. 43 de fournitures de bureau; 443,275 fr. 65 du mobilier de l'hôtel du ministre et 122,079 fr. 59 du mobilier des bureaux du ministère; — pour le service de l'habillement des équipages de la flotte, en apparaux, machines et outils, 2,844 fr.; — pour le service de l'habillement des troupes de la marine, 3,759 fr. 25; — pour le service du casernement des équipages de la flotte et des troupes de la marine, 1,452 fr. 51; pour le service des hôpitaux, 2,702,532 fr. 98; — pour le service des vivres, 1,057,079 fr. 94; — pour le service de la justice maritime, 21,042 fr. 06; — pour le service des approvisionnements généraux de la flotte, 50,233,987 fr. 78 en toitures, avant-cales et autres établissements mobiles, apparaux de mâtage, de hâlage ;

apparaux des chantiers, des formes de radoub et des constructions; apparaux et équipages pour charrois et transports, grues fixes et grues mobiles; machines à vapeur, moteurs, presses, pompes, étuves, laminoirs, scieries; machines à mortaiser, à fileter, à tarauder, et autres; fourneaux et fours, machines soufflantes, marteaux et martinets; matériel menu des ateliers; modèles et ancres, câbles, apparaux d'amarrage, de conservation, entretien, pilotage, mouillage, secours, éclairage, etc., dans les ports.

Le matériel en service dans les forts et batteries dépendant de la marine valent 5,545,972 fr. 74, savoir : 2,196,860 fr. 28 pour les forts des ports et rades, 1,772,084 fr. 39 pour les batteries, 7,000 fr. 95 pour les batteries des bagnes; 967,311 fr. 93 pour les batteries d'instruction à terre; 96,942 fr. 13 pour les écoles d'artillerie et 505,773 fr. 06 pour les batteries de salve.

Service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils : inventaire des apparaux, machines, ustensiles et outils en service dans les chantiers, ateliers et magasins, 1,688,407 fr. 03; — inventaire du mobilier des hôtels, logements, bureaux, corps-de garde, écoles d'hydrographie, tribunaux, sémaphores, chapelles, 2,197,139 fr. 90.

Service des chiourmes. — Inventaire des effets d'habillement et de couchage, des ferrements et des objets mobiliers en service dans les bagnes, 183,732 fr. 47; inventaire des objets appartenant à différents services et prêtés à d'autres départements ministériels ou à des particuliers (villes, chambres de commerce, etc.), 1,387,686 fr. 57.

Compte des matières et des objets délivrés pour servir aux expériences ordonnées, 357,312 fr. 15.

Compte du matériel en service et des valeurs mobilières et immobilières. — *Matières et effets à la disposition des équipages de la flotte et des troupes de la marine :* Étoffes et fournitures, 77,216 fr. 28; effets confectionnés neufs (délivrances ordinaires), 1,312,996 fr. 93; effets confectionnés ayant un temps à faire, 1,889 fr. 86; effets confectionnés (délivrances extraordinaires), 83,409 fr. 90; total, 1,475,512 fr. 47.

Service de l'habillement des troupes de la marine. — Inventaire évalué des matières et des effets à la disposition des corps de troupes de la marine : Étoffes et fournitures, 103,150 fr. 58; effets confectionnés neufs, 1,158,701 fr. 10; effets confectionnés

ayant un temps à faire, 62,523 fr. 13 ; total, 1,324,174 fr. 81.

Service du casernement des équipages de la flotte et des troupes de la marine. — Inventaire évalué des objets de casernement à la disposition des équipages de la flotte et des troupes de la marine, 1,885,598 fr. 08.

Service des vivres. — Inventaire évalué des denrées et ustensiles à la disposition des équipages de la flotte des troupes de la marine, etc. Division des équipages de la flotte à terre, 20,299 fr. 33.

Service des vivres. — Inventaire évalué des denrées et des ustensiles à la disposition des équipages de la flotte, des troupes de la marine, etc. : corps de troupes de la marine, néant ; service des chiourmes, 8,090 fr. 05 ; maisons d'arrêt des ports, 1,201 fr. 52. Total des quatre articles, 26,590 fr. 90.

Service des approvisionnements généraux de la flotte. — Inventaire évalué des armes à la disposition des corps de troupes, ainsi que des armes et effets de grand équipement à la disposition des équipages de la flotte, etc., 1,366,914 fr. 35.

Service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils. — Inventaire évalué des objets de mobilier de caserne à la disposition des équipages de la flotte et des troupes de la marine, 248,703 fr. 36.

Cartes et plans, objets de sciences et arts. — Service des hôpitaux : Vases et ornements du culte, 42,928 fr. 68 ; instruments scientifiques, 172,244 fr. 64 ; service de la justice maritime, vases et ornements du culte, 5,789 fr. 94 ; service des approvisionnements généraux de la flotte. — Vases et ornements du culte à bord des bâtiments, 39,026 fr. 14 ; service des travaux hydrauliques et bâtiments civils. — Vases et ornements du culte dans les chapelles, 39,075 fr. 73 ; service des chiourmes. — Vases et ornements du culte, 2,372 fr. 87.

Service des sciences et arts maritimes. — Inventaire évalué des cartes, plans, montres, instruments de navigation, instructions nautiques, ouvrages divers existant au dépôt des cartes et plans de la marine, 5,723,598 fr. 54 ; inventaire évalué des mêmes objets existant dans les ports et les autres établissements de la marine, 2,093,657 fr. 96 ; inventaire des échantillons et types, 176,943 fr. 43.

Compte de l'emploi des matières et de la main d'œuvre. — Service de l'habillement des équipages de la flotte. — Valeurs

des étoffes résultant de l'application des tarifs, ainsi que les économies de coupe, 3,490,963 fr. 60; service de l'habillement des troupes de la marine; — mêmes objets, 751,203 fr. 01; service des vivres. — Travaux exécutés, 12,915,428 fr. 24; service des approvisionnements généraux de la flotte. — Travaux exécutés, 76,075.852 fr. 35, divisés ainsi :

Renouvellement du matériel naval : § 1, constructions neuves de bâtiments de la flotte, coques et accessoires de coques, 12,323,833 fr. 55; — § 2, constructions neuves de bâtiments de servitude et du matériel flottant, 420,123 fr. 80; § 3, transformations et confections pour l'approvisionnement des magasins, 38,029,600 fr. 94; § 4, confection d'apparaux, machines, ustensiles et outils, 1,569,076 fr. 12.

Modifications, réparations et entretien du matériel naval et dépenses accessoires : § 1, service de la flotte, 11,947,811 fr. 87; — § 2, service général des ports et rades, 2,762,828 fr. 60; — § 3, service des magasins, 4,664,094 fr. 26; — § 4, service des chantiers et ateliers, 3,138,998 fr. 17; — § 5, dépenses diverses, 255,433 fr. 70.

Travaux pour d'autres services, 964,051 fr. 19.

Service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils. — Résumé général des dépenses en matières et en main d'œuvre occasionnées par les travaux : renouvellement et accroissement des propriétés immobilières et mobilières de la marine, 8,744,336 fr. 54; — réparations et entretien des propriétés immobilières et mobilières et dépenses accessoires, 3,358,102 fr. 64; — travaux pour d'autres services, 31,218 fr. 68, et dépenses à régulariser, 458,266 fr. 79. Ensemble, 12,591,924 fr. 65.

Service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils. — Application des dépenses faites pour constructions, réparations et entretien; constructions neuves : ouvrages fondés à la mer, 4,314,663 fr. 26; bâtiments civils et édifices, 4,320,888 fr. 13; — réparations et entretien : ouvrages fondés à la mer, 352,536 fr. 03; — bâtiments civils, édifices et autres propriétés immobilières, 2,435,282 fr. 97; réparations locatives des bâtiments tenus à loyer, 6,355 fr. 03. Total, 11,429,725 fr. 42.

Les forces navales des peuples ont singulièrement changé de figure depuis que la machine à vapeur est inventée. On a d'abord, en employant les roues placées sur les flancs du bâtiment,

construit des navires légers et ensuite des frégates de combat, mais on n'osait transformer les gros vaisseaux de guerre et il semblait que les voiles seules et le vent devaient en mouvoir la masse ; mais, quand le secret de l'hélice eut été trouvé, il fallut bien renoncer aux anciens modèles et introduire des machines jusque dans les édifices de l'architecture maritime. De nos jours, enfin, on a songé, pour protéger plus efficacement ces citadelles, qu'un coup de boulet pouvait priver de leur mécanisme, c'est-à-dire réduire à l'immobilité, à les couvrir d'une armure de fer, et pendant que l'art du constructeur s'ingéniait à combiner les éléments de la cuirasse la plus sûre, l'artillerie s'excitait à en triompher toujours. Nous en sommes encore aux expériences, car ce duel n'a pas cessé et les épreuves de la guerre d'Amérique n'ont fait qu'élargir le cercle des problèmes à résoudre.

On comprend que, dans un temps où de telles transformations s'opèrent, il faut se rendre compte autrement que par des chiffres d'inventaires, de la valeur réelle de notre flotte. Ce qu'il y a encore de vieux navires en bois dans nos ports ne saurait être considéré comme une ressource pour une guerre maritime, et peut-être y a-t-il à changer plus qu'on ne le pense dans les vaisseaux neufs que nous possédons déjà. En tout cas la liste que nous avons dressée dans les pages qui précèdent, recevra d'année en année des modifications qui réduiront le nombre des navires en même temps que leurs qualités nautiques se développeront. Mais ce qui doit être pour nous un sujet de contentement, c'est que chez aucun peuple la transformation de la flotte nationale n'aura marché plus vite et n'aura été conduite plus sagement.

La difficulté est précisément d'aller vite sans se trop presser, pour ne pas entreprendre de constructions dont on ne tirerait bientôt plus d'avantage, et qui dissiperaient les millions en peu d'années.

Notre flotte passe à juste titre, non pour la plus nombreuse, mais pour la meilleure, à quantité égale de vaisseaux.

On se rappelle sans doute quelle fut l'émotion que l'on ressentit en France, lors des menaces d'une grande guerre européenne en 1840. C'est à partir de ce moment que ceux qui comprennent que notre nation doit être, pour le salut même de la démocratie universelle, aussi forte et aussi bien armée qu'au-

cune autre, travaillèrent à la réparation et ensuite à la transformation de nos vaisseaux et de nos ports dont on avait trop longtemps laissé se réduire les effectifs et les ressources. Heureusement que chez nous les ruines se réparent aisément quand la nation et le gouvernement sont d'accord pour réaliser une grande idée d'intérêts public. Or, il n'est pas dans notre fortune nationale de partie plus intéressante que notre richesse navale.

Nous possédions en 1789 une belle flotte qui avait victorieusement fait les campagnes de la guerre d'Amérique : 228 bâtiments de guerre, dont 75 vaisseaux, 67 frégates, 46 corvettes, 7 chaloupes canonnières et 33 flûtes et gabarres. La République ne put se servir de cette force et il en périt la moitié dans les luttes terribles de la fin du siècle dernier. Napoléon ne négligea rien pour que sur mer aussi la France pût faire à son heure la loi aux monarchies aristocratiques, et quand il tomba il laissait au pays assez de vaisseaux pour sa défense. Le 23 avril 1814, le comte d'Artois, lieutenant général du royaume au nom de son frère, eut la faiblesse de signer la convention qui, sans compter les petits navires, nous dépouillait de 31 vaisseaux de haut rang et de 12 frégates. Cette convention livrait en même temps à l'ennemi nos arsenaux, notre matériel de guerre, 53 places fortes et 12,600 bouches à feu. Le baron Portal s'est fait un nom en traçant le premier plan de restauration de la marine de la France ; mais nous sommes loin du temps où il calculait ce qu'il nous fallait construire et entretenir dans nos ports ; nous sommes loin même de cette année 1841 dont nous rappelions tout à l'heure le souvenir, et où M. Tupinier publiait ses *Considérations sur la Marine et sur le Budget*. L'un des premiers soins des assemblées, après 1848, fut d'ouvrir une enquête pour informer sur l'état de notre flotte. Cette enquête s'achevait quand le président de la République se saisit, en 1851, de la dictature. Le gouvernement nouveau ne pouvait manquer de continuer l'œuvre de régénération, surtout en voyant avec quelle promptitude la science et l'art changeaient les conditions de ce qui avait été jusqu'à ce siècle la puissance navale. Un décret décida, en 1857, qu'en quinze ans la flotte devait être transformée et les ports appropriés à des services nouveaux. Il en doit coûter 262,719,000 francs d'après les premières estimations. En y comprenant les 12,500,000 fr. votés pour 1865, l'administration de la marine a eu déjà 164,826,000 fr. de crédits ouverts à sa disposition pour

s'acquitter de sa tâche. En huit années et avec une dépense de 97,893,000 fr. elle devrait l'avoir achevée tout entière; mais, pour de telles opérations, il n'est pas surprenant que les chiffres d'un devis provisoire soient dépassés, et nous devons nous attendre à ce que la transformation de notre flotte nous coûte, en effet, plutôt 300 millions que 260 [1].

La nouvelle flotte était, à la fin de 1863, composée de 145 bâtiments, y compris 26 canonnières à flot. En ne les comptant pas, il restait : 36 vaisseaux, dont 13 nouveaux et 23 mixtes, 6 frégates cuirassées, 24 frégates ordinaires, dont 6 mixtes, 10 corvettes et 43 avisos. L'augmentation pour l'année est de 2 frégates cuirassées de 1,000 chevaux; de 3 corvettes à batterie, de 400 chevaux, et de 2 avisos de 150 chevaux; mais 7 bâtiments de l'ancienne flotte ont été retirés du service pour cause de vétusté, et il a été perdu 6 navires, dont une frégate à roues et un aviso de 220 chevaux. La frégate cuirassée, de 1,000 chevaux, la *Provence*, était en outre mise à l'eau au moment où se dressait l'état de situation de l'année; nous n'énumèrons pas 4 batteries flottantes terminées alors, parce que ce sont des ouvrages qui ne sont destinés qu'à la défense des côtes.

L'année 1864 a vu continuer la construction des bâtiments de la flotte nouvelle qui étaient, le 1er janvier 1865, au nombre de 123, non compris les canonnières, et en ne comptant que les cinq types de navires considérés régulièrement comme navires de guerre.

Nous possédons ainsi 36 vaisseaux non cuirassés, dont 13 rapides ou à vapeur et 23 mixtes ou à vapeur et à voiles; 7 frégates

[1] Nos vaisseaux de combat ne sont pas les seuls bâtiments de la flotte qu'il a fallu changer de nature. Les transports sont des monuments mobiles qui souvent les égalent en grandeur et en force. En ce moment on en arme un à l'essai dans le port de Rochefort qui, commencé en 1853 en qualité de vaisseau de deuxième classe et n'étant pas encore très-avancé sur cale lorsque l'on a introduit le système des cuirasses dans la flotte de guerre, a été abandonné comme navire de combat et achevé comme transport, en gardant ses formes. Il jauge 5,000 tonneaux et naviguera avec la plus grande vitesse. On espère qu'il pourrait servir à porter d'un seul coup sur n'importe quel rivage et en devançant n'importe quel navire, toute une petite armée composée d'une brigade d'infanterie, de deux régiments de cavalerie, de deux batteries d'artillerie, avec le matériel nécessaire et six mois de vivres.

Que d'autres curieuses études prêterait à faire l'examen de nos constructions navales d'aujourd'hui! On vient de couler à Toulon l'éperon en bronze d'un vaisseau-bélier : il pèse 11,132 kilog., et le blindage du pont de ce bâtiment qui s'appelle *Le Taureau* en pèse 182,000.

cuirassées à vapeur, 24 frégates ordinaires; dont 18 rapides et 6 mixtes; 10 corvettes et 46 avisos. C'est un total de 94 navires rapides et de 29 navires mixtes.

Si la flotte ne s'est accrue, en 1864, que d'une frégate cuirassée de 1,000 chevaux et de 3 avisos légers entièrement terminés et lancés à la mer, elle compte, en achèvement à flot, 5 frégates cuirassées de plus, 2 batteries cuirassées, 4 corvettes à hélice, 2 avisos à roues et 3 transports-ateliers. Enfin, il y a sur les chantiers 26 bâtiments à vapeur, à divers degrés d'avancement.

Domaine administratif civil. — L'importance du domaine de guerre, même en n'y comprenant que les objets mobiliers, est bien supérieure à celle du domaine administratif civil de l'État. Ce n'est pas ce que l'on croit généralement, car, en n'approfondissant pas les choses, on ne voit, d'un côté, que le matériel de nos arsenaux et de nos armées, et notre flotte avec ses approvisionnements, et l'on voit, de l'autre, les établissements de la vie civile qui sont répandus sur tous les points du territoire; mais il ne faut pas oublier que la plus grande partie de ces établissements, soit les écoles, soit les hospices, soit les tribunaux, soit les prisons, ne dépendent pas proprement de l'État et n'appartiennent pas à son domaine, mais ont été, de par la loi, ou confiés aux départements et aux communes, ou créés par eux. C'est ainsi que, pour le domaine public, la plus large part du domaine des routes n'est pas, comme nous l'avons vu, entretenue et administrée par l'État, mais incorporée au domaine public départemental et communal.

Nous avons déjà donné les chiffres auxquels on a évalué, en 1864, les immeubles affectés à des services publics. Le total est de 700,045,266 fr. pour 10,339 articles; mais le ministère de la guerre et celui de la marine prennent à eux seuls 6,064 articles estimés 411,730,345 fr. Il reste 10 articles pour la dotation du Sénat, d'une valeur de 8,225,725 fr.; 2 articles pour la dotation du Corps législatif, valant 13,450,000 fr.; 84, valant 46,914,872 fr. pour le ministère d'État, qui alors embrassait les établissements d'art confiés à présent au ministère de la maison de l'Empereur; 32 pour le ministère de la justice, 15,331,300 fr.; 1 pour le ministère des affaires étrangères, 8,000,000 fr.; 1,430 pour le ministère des finances, 45,834,884 fr.; 56 pour le

ministère de l'intérieur, 23,193,853 fr.; 2,250 pour le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, 48,446,636 fr., et 410 pour le ministère de l'instruction publique, qui alors possédait encore les établissements des cultes, confiés depuis au ministère de la justice, 78,417,646 fr.

Une dernière fois nous ferons remarquer qu'il y a parmi les articles énumérés ici, un certain nombre d'édifices qui ne devaient pas être évalués ou ne l'être que pour mémoire; car ils ne sont pas aliénables, puisqu'ils font partie du domaine public monumental, et qu'ils n'en ont pas été réellement détachés par leur affectation à un service public. Le palais du Luxembourg, par exemple, a été attribué au Sénat; mais il n'y aura plus de Sénat, que ce palais demeurera encore l'un des édifices publics et l'un des monuments d'art et d'histoire de la France.

Ce ne sont pas, d'ailleurs, les immeubles affectés à des services publics qui forment la principale richesse du domaine administratif civil. Le mobilier des services eux-mêmes peut avoir plus de valeur, surtout si l'on pouvait apprécier les collections de toute nature qui s'y trouvent comprises. Mais ces collections elles-mêmes, nous avons dit par quel lien étroit elles sont rattachées au domaine public. Il n'y a de véritablement dépendant du domaine de l'État que les archives, les bibliothèques et les recueils qui ne sont pas organisés pour durer toujours, et où n'ont pas été déposés des objets dignes d'être conservés à jamais. Le musée du Louvre, dont l'entretien est confié à la liste civile, la bibliothèque de la rue Richelieu qui dépend du ministère de l'instruction publique, les collections du Conservatoire des arts et métiers qui ressortissent au ministère de l'agriculture et du commerce, sont des portions du domaine public; mais les petites archives particulières de tel ou tel ministère, tant qu'elles ne sont pas transférées au palais des archives de l'Empire, mais les bibliothèques de service ou des collections comme celle de l'exposition permanente des produits de l'Algérie, ne sont que des objets mobiliers dépendant du domaine administratif civil de l'État. Pour ajouter un dernier exemple de la division qu'il convient de faire, les anciens manuscrits du dépôt de la guerre sont domaine public, et les cuivres ou les aciers des planches sur lesquels sont gravés les cartes de l'état-major sont domaine mobilier de l'État.

Comme nous avons dû séparer les biens de la dotation de la couronne de ceux qui forment le domaine ordinaire de l'État, nous rappelons qu'il y a un mobilier très-considérable remis à la garde de l'administrstion de cette dotation. Sans parler des collections des musées impériaux du Louvre, du Luxembourg et de Versailles [1], collections qui, outre leurs chefs-d'œuvre et leurs raretés inaliénables, possèdent du matériel ayant tout le caractère des objets mobiliers aliénables du domaine de l'État, ni de la Bibliothèque impériale du Louvre qui est un dépôt stable, ni même des bibliothèques particulières des divers palais impériaux qu'il ne paraît pas si nécessaire de conserver toujours, on doit tenir compte de tout le mobilier meublant des appartements qui ferait retour à l'État, si la monarchie cessait en France ou même si la nation ne voulait plus doter si largement un nouveau prince, et des grands établissements de nos manufactures impériales. On achève de construire aux frais de l'État et non de la liste civile l'édifice où sera transférée la manufacture de porcelaines et de peintures sur verre de Sèvres. Cette translation fournira l'occasion de dresser un inventaire nouveau de ses richesses. La manufacture des tapisseries des Gobelins, qui fait aussi partie des établissements de la couronne, avait jusqu'en 1826 une succursale établie à Chaillot dans le bâtiment dit de la Savonnerie, pour la fabrication des tapis turcs ; elle n'en a plus qu'une à Beauvais.

Le théâtre de l'Opéra est placé, comme ces manufactures, sous la dépendance de la liste civile, mais sans appartenir au même titre au domaine de la couronne. L'État le subventionne d'une somme de 620,000 francs. Personne n'ignore qu'en ce moment même il a entrepris de lui bâtir une salle splendide qui doit couvrir, avec ses annexes, 11,226 mètres superficiels de terrain.

[1] M. de Niewerkerke a publié en 1864 un rapport sur la situation des musées impériaux. Leur richesse est devenue très-grande depuis 1848, même en n'estimant pas au prix qu'ils ont réellement coûté quelques-uns des morceaux d'art qu'ils renferment A côté de peintures comme la *Conception de la Vierge*, qui a été payée plus de 600,000 fr., ou comme le portrait d'Antonello de Messine qui l'a été plus de 100,000, il y a les trésors légués par la libéralité d'un particulier, M. Ch. Sauvageot, et les milliers de pièces du Musée Campana acheté d'un seul coup plus de 4 millions. Les peintures et les sculptures du Luxembourg sont aussi d'une plus grande valeur d'achat et en plus grand nombre aujourd'hui qu'il y a quinze ou vingt ans. A Versailles les acquisitions ou les commandes sont plus rares qu'alors, mais le fondateur de la grande collection nationale n'est plus là et il avait fait le plus nécessaire de son œuvre.

Les travaux ont commencé le 1[er] août 1861. On a estimé alors que la dépense monterait à 16 millions; mais il est certain qu'elle ira bien au delà.

On a vu trois pages plus haut que la dotation des chambres législatives est évaluée en immeubles 21 millions et demi pour 10 articles. Nous n'insistons pas sur l'insuffisance de ces évaluations, car il est impossible de compter le palais du Luxembourg, le petit Luxembourg, diverses maisons de la rue de Vaugirard et 35 hectares de jardin pour 8 millions seulement; mais il s'agit d'un bien du domaine public, et peu importe pour quelle somme on le compte. Le mobilier du Sénat et du Corps législatif, avec les bibliothèques, et surtout les archives, est d'une assez grande valeur pour que nous en fassions état.

Nous n'entrerons, du reste, pas dans de grands détails en disant de quoi se compose le domaine administratif civil de la nation; car, autrement, l'on ne sortirait pas de cet inventaire. Le ministère d'État, tel qu'il est actuellement organisé, ne possède que l'hôtel où loge le ministre et son petit personnel, demeure comprise dans les bâtiments du nouveau Louvre, et le palais du conseil d'État situé sur le quai d'Orsay, dont une partie est occupée par la Cour des comptes et dépend, par conséquent, du ministère des finances. Le conseil d'État jouit de belles collections et d'un mobilier dont l'entretien coûte annuellement plus de 35,000 fr.

C'était du ministère d'État que relevait, jusqu'à la fin de 1863, le service des archives de l'Empire attribué maintenant au ministère de la maison de l'Empereur et des beaux-arts. Les archives sont installées depuis 1808 dans l'ancien hôtel de Guise et de Soubise. Collection publique et inaliénable au premier chef, les archives de l'Empire sont un trésor que personne n'imaginerait d'apprécier, et qui d'année en année s'enrichit de ce qui se dépose et de ce qu'il y aura de précieux pour l'avenir dans les papiers de nos administrations actuelles [1].

[1] Nous renvoyons le lecteur curieux de connaître l'histoire et l'organisation de ce grand dépôt national au livre publié en 1855 par M. Henri Bordier, sous le titre : *Les Archives de la France.*

En 1836, déjà, la longueur des tablettes sur lesquelles reposaient les documents conservés était de 13,166 mètres. Elle a été doublée depuis. En 1855, il y avait 125 salles occupées par les matières classées, et plus de 200,000 cartons pleins. En tout

Une somme sans grande importance est produite chaque année par le droit que l'on prélève sur les expéditions des pièces demandées par le public. Elle varie généralement de 1,500 à 2,500 fr. et entre dans la caisse du Trésor.

L'État publie depuis quelques années une édition grand in-4° de la correspondance de Napoléon. Il est fait des cadeaux des volumes qui sont imprimés.

Du même ministère dépend l'Asile de Saverne, ouvert en 1852, dans l'ancien palais épiscopal de cette ville, aux veuves des fonctionnaires d'un ordre distingué. L'État ne dépense que quelques milliers de francs par an pour l'entretien de cet asile où les dames admises ne reçoivent pas autre chose qu'un logement.

Voici, avec les archives de l'Empire et le château de Saverne, les établissements et édifices placés sous l'administration du ministère de la maison de l'empereur et des beaux-arts :

D'abord l'Académie de Rome, ou villa Médicis, palais acquis au commencement de ce siècle par la France pour y loger les lauréats de l'Académie des beaux-arts pendant le séjour qu'ils font, aux frais de l'État, dans la ville éternelle; l'École des beaux-arts bâtie sur l'emplacement de l'ancien couvent des Petits-Augustins, à Paris, et qui, en 1838, lorsque M. Duban l'acheva, avait coûté 3 millions et demi ; on l'a fort agrandie dans ces derniers temps et le même architecte, à vingt ans d'intervalle, lui a bâti une façade sur la Seine, en face de ce Louvre de Dupeyrac et Métezeau dont il a si habilement conduit la restauration ; l'École gratuite de dessin pour les garçons de la rue de l'École-de-Médecine ; l'école pour les filles de la rue Dupuytren (il y a de semblables écoles à Lyon et à Dijon); le Conservatoire de musique et de déclamation qui occupe une partie de l'emplacement de l'ancien hôtel des Menus-Plaisirs, dont la création remonte à 1784 et où, avec quelques pensionnaires d'élite, s'instruisent 600 élèves des deux sexes [1]. En 1861, le Conser-

241,948 cartons, liasses, registres, portefeuilles ou articles séparés. Rien que pour les plans, l'inventaire compte 21,000 articles, dont 5,000 dessins très-précieux pour la plupart.

Lorsqu'on se rappelle qu'une fois le ministre de l'intérieur paya 8,000 fr. cinq rapports minutés de la main de Napoléon, on comprend qu'il est tout à fait impossible de savoir jamais ce que valent les archives.

[1] Le Conservatoire de musique et de déclamation a des succursales à Toulouse, Lille, Metz et Marseille.

vatoire qui possède une belle bibliothèque musicale, a acquis une collection historique d'instruments de musique; le théâtre de l'Odéon, bâti au lieu où était l'hôtel de Condé. Il a coûté 2 millions de première construction, en 1782; le magasin de décors de la rue Richer, utilisé pour le service du théâtre de l'Opéra; le palais de l'Industrie, consacré en 1855 à l'Exposition universelle. Il a coûté 13 millions à la compagnie qui l'a élevé et qui l'a vendu à l'État, en 1857, pour la somme de 10 millions et demi en rentes 3 pour cent (payement fait d'un passif de plus de 3 millions et demi); le château de Saint-Germain, l'un des immeubles de la dotation de la couronne, que l'Empereur a destiné à recevoir un musée des antiquités gallo-romaines de notre pays, le dépôt des marbres de l'État, sis sur le quai d'Orsay, au coin du Champ de Mars, à côté du garde-meuble de la couronne; le monument expiatoire de Louis XVI et l'hôtel de Cluny, ainsi que le palais des Thermes, acquis par l'État en 1843 avec les belles collections formées par M. Dusommerard qui ont été très-augmentées dans ces derniers temps.

Tels sont les établissements et édifices placés directement sous l'administration du ministère de la maison de l'Empereur et des Beaux-Arts [1]. La Légion d'Honneur qui relève de ce

[1] C'est à ce ministère et au conseil général d'architectes qui siége auprès qu'il appartient d'examiner les projets et devis conernant les constrections et réparations de tous les bâtiments civils de l'empire et les plans d'aliguements des rues et places de Paris et des villes importantes. On a distribué les bâtiments civils en huit circonscriptions ou inspections.

Première circonscription : Observatoire de Paris, Institution des sourds-muets, École des mines, École normale supérieure, église Sainte-Geneviève (Panthéon), Bibliothèque Sainte-Geneviève. — Deuxième circonscription : Archives, Collége de France, Odéon, École de dessin (garçons), École des beaux-arts, École des ponts-et-chaussées. — Troisième circonscription : monument de Henri IV, palais de l'Institut, palais du quai d'Orsay (Cour des comptes, Conseil d'État), archives de la Cour des comptes, Sainte-Chapelle, Cour de cassation (partie du Palais de Justice qui est un édifice départemental). — Quatrième circonscription : Hôtel de la présidence du conseil d'État, Jeunes Aveugles, tombeau de l'Empereur, dépôt des marbres, arc de triomphe de l'Étoile, obélisque de Louqsor, colonne de la place de Vendôme, chapelle de Louis XVI. — Cinquième circonscription : Bibliothèque Impériale, monument de la place des Victoires, Académie impériale de musique, magasin de décors et atelier de peinture, Conservatoire de musique. — Sixième circonscription : Conservatoire des arts et métiers, porte Saint-Denis, porte Saint-Martin, église Saint-Denis, École de Rome. — Septième circonscription : Muséum d'histoire naturelle, bibliothèque de l'Arsenal, monument de Louis XIII, colonne de Juil-

ministère, est chargée de l'entretien de ceux qui lui ont été attribués. Elle possède à Paris, l'hôtel de la Chancellerie que l'État a acheté en 1803; à Saint-Denis, la maison d'éducation où logeaient les moines de l'abbaye; à Ecouen, la succursale de cette maison établie dans le château bâti par Bullant pour le connétable de Montmorency, et près de Saint-Germain une seconde succursale qui occupe une propriété de l'ordre des Augustins acquise en 1811.

Les haras de l'État qui ont successivement ressorti au ministère de l'intérieur et au ministère d'État forment une direction particulière qui complète les attributions du ministère par lequel nous avons commencé la répartition du domaine administratif civil.

Lorsqu'en 1806 un décret rétablit cette création de l'ancienne monarchie, le nombre des haras fut fixé à 5, celui des dépôts d'étalons à 30 et celui des écoles d'expérience à 2. Un arrêté ministériel du 9 février 1816 fit ouvrir un sixième haras et fermer dix dépôts; on en supprima 9 autres en 1832. Le service fut réorganisé par l'ordonnance du 15 décembre 1833 qui comprit dans le nouveau système 3 haras d'étalons, juments et poulains, 3 dépôts d'étalons et poulains et 16 dépôts d'étalons. En 1840 fut créé le dépôt de Paris, maintenu par l'ordonnance de 1848 qui réduisait à 2 le nombre des haras et portait à 23 celui des dépôts d'étalons et par le décret de 1852 qui supprimait encore un haras. En 1860, le 19 décembre, fut rendu le décret qui donna un directeur général à l'administration des haras et inaugura le régime de la moindre intervention de l'État dans le développement de l'industrie chevaline. En 1863 furent supprimés les dépôts d'étalons d'Abbeville, de Charleville, de Saint-Maixent et de Saint-James. Lors de la dernière réorganisation l'État possédait 1,146 chevaux, valant en moyenne 3,335 francs pour 1,119 d'entre eux et dont 27 avaient un prix de plus de 10,000 fr. Depuis ce temps on en a rétrocédé un certain nombre à des établissements privés, avec une perte volontaire qui, dans la pensée de l'administration, a fait le même effet qu'une

let. — Huitième circonscription : maison de Charenton, école vétérinaire d'Alfort.

On a là le tableau des principaux bâtiments civils de l'État. Les autres édifices du domaine public ou de l'État appartiennent à la dotation de la couronne, ou à la guerre, ou à des services religieux, ou encore à des administrations spéciales. Le reste, nous l'avons dit maintes fois, est confié aux départements ou aux communes.

prime d'encouragement. C'est toujours aux environs du chiffre de 1,100 que se tient le nombre de nos étalons, et par conséquent plus de 3 millions et demi de francs qu'ils valent. Les haras coûtent assez cher : 2 millions rien que pour les établissements de l'État, indépendamment des encouragements indirects donnés à l'industrie libre qui montent à 1,800,000 francs ; ils rapportent de 6 à 700,000 francs [1].

La partie du domaine administratif civil qui regarde le ministère de l'intérieur comprend, outre les bâtiments et le mobilier de l'administration centrale, les bâtiments et le mobilier des cours impériales et de la Cour de cassation, à plus forte raison. Les bâtiments et le mobilier des tribunaux de première instance et l'entretien des lieux où siégent les cours d'assises sont à la charge des départements.

Les maisons centrales de force et de correction possédées et entretenues par l'État pour le service de la justice et de l'ordre public sont celles d'Embrun, de Clairvaux (à Ville-sous-Ferté), à laquelle est annexée une colonie agricole, de Beaulieu (à Caen), de Gaillon, de Nîmes, de Cadillac (Gironde), d'Aniane (Hérault), de Montpellier, de Rennes, d'Eysses (à Villeneuve-d'Agen), de Fontevrault, d'Auberive (Haute-Marne), de Belle-Ile en mer et de Vannes, de Loos, de Clermont (Oise), de Riom, de Haguenau, d'Ensisheim, de Melun, de Poissy, de Doullens et de Limoges. L'État a aussi organisé à ses frais des colonies agricoles et horticoles, comme celles de Douaires, dans l'Eure, de Saint-Hilaire dans la Vienne, de Chiavari, de Casabianda [2] et de Saint-Antoine, en Corse. Les prisons de l'État ne sont pas sans lui rapporter quelque chose comme 3 millions et demi, mais elles coûtent évidemment davantage à entretenir [3].

L'assistance publique qui se donne dans les hôpitaux et hos-

[1] Les établissements du service des haras sont ceux d'Angers, d'Annecy, d'Aurillac, de Besançon, de Blois, de Braine, de Cluny, de Hennebont, de Lamballe, de Libourne, de Montierender, de Napoléon-Vendée, de Pau, de Perpignan, du Pin (Orne), de Pompadour (Corrèze), de Rodez, de Rosières, de Saintes, de Saint-Lô, de Strasbourg, de Tarbes, de Villeneuve-sur-Lot et le dépôt des remontes.

[2] Le domaine de Casabianda a été acquis en 1861 et payé 529,469 fr.

[3] L'État ne possède pas nécessairement les établissements où sont enfermés les jeunes détenus ; mais il dépense de 15 à 1,600,000 fr. pour les subventionner.

pices n'est pas le fait de l'État qui s'en remet, pour cela, aux départements, aux communes et aux particuliers. Néanmoins il y a des établissements généraux de bienfaisance qui sont à sa charge, par le caractère tout à fait exceptionnel de leur fondation ou de leur utilité. Ainsi les Quinze-Vingts, hospice fondé par saint Louis pour 300 aveugles et depuis 1780 installé rue de Charenton, dans l'ancien hôtel des Mousquetaires noirs, les Jeunes-Aveugles, maison d'éducation fondée en 1784 par Valentin Haüy dans les bâtiments de l'ancien séminaire de Saint-Firmin, rue Saint-Victor et, depuis 1843, transportée sur le boulevard des Invalides ; les Sourds-Muets, maison d'éducation fondée par l'abbé de l'Épée et occupant, rue Saint-Jacques, les bâtiments de l'ancien séminaire Saint-Magloire[1]; la maison de Charenton, fondée en 1642 par Sébastien Leblanc, agrandie depuis 1789 et, sous Louis-Philippe, reconstruite sur les hauteurs du village, au prix de plus de 5 millions de francs ; l'asile de Vincennes et celui du Vésinet, créés tous les deux par un décret du 8 mars 1855 pour recevoir principalement au sortir des hôpitaux les convalescents et les convalescentes sans ressources et les ouvriers blessés en travaillant dans les chantiers de l'État ; enfin l'hospice du Mont-Genèvre qui secourt les voyageurs dans le passage des Alpes. Ces divers établissements ne sont pas précisément à la charge de l'État, car la plupart ont des ressources particulières et reçoivent des pensionnaires payant, mais l'État les subventionne tous dans une large mesure et c'est sous la main du ministre de l'intérieur que toute leur administration est placée. Le service des bâtiments civils est chargé d'entretenir les édifices qu'ils occupent.

Dans l'inventaire de 1836 le département de l'intérieur figure pour près de 1,200 articles de propriétés immobilières, c'est qu'alors les ponts-et-chaussées en dépendaient et que ce service occupe un très-grand nombre de petits postes. Les stations télégraphiques ajoutaient encore à cette quantité ; mais depuis que l'on ne se sert plus des signaux aériens, mais des simples fils qui suivent les voies de fer ou les chemins publics, l'administration de l'intérieur ne possède plus que quelques bâtiments pour ses dépôts de matériel.

Elle avait, le 1er janvier 1865, 733 bureaux ouverts pour re-

[1] Il y a une succursale à Bordeaux et une autre à Chambéry.

cevoir et transmettre les dépêches électriques, indépendamment des 873 gares de chemins de fer accessibles au public pour ce genre de correspondance et des 120 postes sémaphoriques des bords de la mer où il était devenu possible d'unir la télégraphie privée à la télégraphie de l'État. Au commencement de 1864 la longueur des lignes était de 28,187 kilomètres, et celles des fils, de 92,446.

On devrait placer ici dans le matériel du domaine administratif civil les câbles des entreprises qui se sont formées pour joindre dive rspoints de nos côtes soit avec l'Angleterre, soit avec la Corse et l'Algérie, puisque les contrats sont rédigés de façon à ce qu'à l'expiration d'un certain délai, comme pour les chemins de fer, leurs appareils deviendront propriété publique, mais ces entreprises en sont encore à leur début et il est tout à fait hors de notre appréciation de connaître la durée, et par conséquent la valeur d'usage des câbles immergés en mer dans ces derniers temps avec des succès divers.

Les Affaires Étrangères ne sont pas une administration qui ait besoin d'un grand nombre d'immeubles affectés à son service ni d'un matériel coûteux. Elle ne possède en France que l'hôtel du ministre à Paris, sur le quai d'Orsai, le bâtiment des bureaux, rue d'Iéna, et l'hôtel des archives, rue de l'Université. C'est là que se conservent de précieux papiers qui sont malheureusement privés d'une partie de leur valeur par l'interdiction trop absolue de les communiquer même aux gens de science, et dans les cas où la politique du siècle présent n'en pourrait souffrir. À l'étranger nous sommes propriétaires de quelques palais d'ambassades et d'hôtels consulaires, ainsi que de toutes les archives des consulats qui ne sont établies que dans des maisons prises en location. L'entretien de ces propriétés coûte 130,000 fr. par an, et, de temps en temps, on répare, sur des fonds particuliers, celles qui ont besoin d'une restauration et l'on en achète de nouvelles. Au budget de 1865, il y a un crédit de 150,000 fr. pour la restauration de l'hôtel consulaire d'Alexandrie et un autre de 66,250 fr. pour l'achat de l'hôtel de Tanger [1].

[1] La réparation de l'église Sainte-Anne, à Jerusalem, s'opère aussi sur les fonds du budget du ministère des affaires étrangères; mais il s'agit là d'un édifice reli-

Les cultes ont été réunis en 1863, sous l'autorité du ministère de la justice qui les avait longtemps administrés. La valeur des immeubles et du mobilier qui sont confiés à ce département ne serait pas, sans cela, bien considérable car le ministère de la justice ne possède en propre, avec l'hôtel du ministre sur la place Vendôme et les bâtiments des bureaux de la rue de Luxembourg, que l'ancien hôtel du cardinal de Rohan-Soubise où l'imprimerie impériale a été installée en 1809. On a vu en effet que les édifices où siégent les cours impériales et les prisons générales où sont enfermés les individus condamnés judiciairement sont placés dans les attributions du ministère de l'intérieur.

L'hôtel de la place Vendôme, où logeait l'ancienne chancellerie, était évalué 2,616,000 fr. en 1836, et les bâtiments de la rue de Luxembourg, 604,800 fr. L'imprimerie impériale était comptée pour 1,038,000 fr.; mais, outre que c'est une estimation trop faible pour un immeuble qui couvre 8,180 mètres de terrain, le matériel dont cet établissement est si riche n'y est pas compris [1].

gieux, c'est à dire d'un monument du domaine public qui ne saurait être compté dans le domaine de l'État. L'Église de Sainte-Anne a été donnée à la France par le sultan.

[1] A l'occasion de l'Exposition universelle de 1855, l'administration de l'Imprimerie impériale a publié une notice où se trouvent d'intéressants détails sur ce riche matériel qui, depuis cette époque, a été encore augmenté.

L'Imprimerie Impériale, y est-il dit, occupe 94 presses typographiques à bras, 14 presses mécaniques mues par la vapeur, 20 presses lithographiques, une presse pour la taille douce et 2 presses hydrauliques pour le satinage, l'une avec une pression de 150,000 et l'autre de 300,000 kilos. Elle emploie environ 805,000 kilos de caractères et conserve habituellement dans sa réserve plus de 15,000 formes toutes composées, de toutes les dimensions, pour les besoins instantanés des administrations de l'État. Ces formes contiennent environ 450,000 kilos de caractères.

Son cabinet des poinçons possède, pour la typographie étrangère : 1° 100 corps de caractères ou alphabets différents, formant 18,412 poinçons et 29,937 matrices; 2° 217,786 poinçons chinois, parmi lesquels se trouvent deux corps, gravés anciennement, au nombre de 126,590 groupes en bois.

Quant à la typographie française, elle se compose de 85 corps de caractères romains, dont 28 de nouvelle gravure, qui donnent en totalité 27,014 poinçons et 48,728 matrices.

La valeur du matériel de l'Imprimerie impériale est de près de 4 millions. L'établissement lui-même reçoit et dépense environ 5 millions chaque année; l'excédant de la recette est généralement peu de chose; on le joint à un fonds de réserve, élevé

Quant aux édifices religieux, ceux dont l'État est censé propriétaire et dont il a la charge, ce sont les églises métropolitaines, les évêchés et les séminaires; mais à Paris, Notre-Dame n'est pas la seule église possédée par l'État; il possède aussi la Madeleine, parce que la première destination de ce monument, entièrement construit aux frais du Trésor public, était d'être un temple de la Gloire. Les autres églises sont des édifices municipaux. L'État entretient aussi le chapitre de Saint-Denis et les chapellenies de Sainte-Geneviève, parce que la basilique de Saint-Denis et le Panthéon lui appartiennent. A Marseille, il y a une chapelle funéraire consacrée au souvenir de nos soldats morts à l'étranger, dont l'entretien est également inscrit au budget du ministère de la justice et des cultes.

Le mobilier des évêchés [1] et des églises métropolitaines ainsi que celui des séminaires appartient à l'État. En 1848, on évaluait le tout ensemble à environ 2 millions; mais il faut au moins doubler ce chiffre à présent.

Il en est de même du mobilier et des immeubles des deux séminaires protestants de Montauban et de Strasbourg qui datent de la loi du 18 germinal an IX et du séminaire israélite transféré à Paris par décret du 1[er] juillet 1854.

L'État pourvoit à la dépense des séminaires et des églises métropolitaines; mais ces églises, ces séminaires, et même les évêchés peuvent avoir et ont en effet une fortune propre, formée

actuellement à la somme de 1,800,000 fr. qui lui sert de fonds de roulement et qui est déposé en compte courant au Trésor.

L'Imprimerie impériale est chargée d'imprimer le *Bulletin des lois*, et le *Moniteur des communes*, ainsi que le *Recueil des arrêts de la Cour de cassation*; elle fait pour les ministères et les grandes administrations la plupart des travaux nécessaires à leurs services. Les particuliers n'y peuvent rien imprimer sans une autorisation spéciale, excepté dans le cas où aucune imprimerie privée ne leur fournirait les caractères dont ils ont besoin. Une ordonnance royale de 1828, non publiée au *Bulletin des lois*, a décidé qu'il pourrait être chaque année imputé sur le budget de l'Imprimerie Impériale une somme de 40,000 fr. pour des impressions gratuites accordées à des ouvrages jugés dignes de cette faveur par une commission.

[1] Jusqu'en 1824, les départements faisaient généralement la dépense du mobilier des évêchés et archevêchés. L'État les en a déchargés alors. Ce mobilier se divise en mobilier légal et mobilier extra-légal. Le premier comprend les meubles servant à la représentation qui garnissent les salons de réception, la chambre à coucher, la salle à manger et le cabinet du prélat, l'ameublement d'un appartement d'habitation d'honneur, le mobilier de la chapelle de l'évêché et les crosses épiscopales. Le mobilier extra-légal comprend tout le reste.

comme celle des particuliers, d'acquisitions, de dons et de legs. C'est ainsi que les séminaires possèdent actuellement plus de 8,000 hectares de propriétés.

Il ne ressort plus au ministère de l'instruction publique que les établissements d'éducation et les grandes institutions littéraires et scientifiques ; mais au moins les a-t-on presque toutes groupées sous la même administration. On suppose dans le public que la part de l'État est en toute chose beaucoup plus grande qu'elle ne l'est. C'est ainsi, par exemple, que les lycées sont des propriétés municipales et non pas des maisons appartenant à l'État et entretenues par lui. Il n'y fait les frais que des traitements des maîtres. Les facultés elles-mêmes sont généralement logées et entretenues par les villes. Il est vrai que l'État leur accorde des subventions (environ 120,000 fr. par an), pour leurs collections, et qu'il paie les professeurs[1]. Il en est de même des académies (ou rectorats), au nombre de 18, en y comprenant celle de Chambéry et celle d'Alger, et dont les administrations sont toutes établies dans des bâtiments des villes ou loués par elles, meublés à leurs frais.

En commençant toujours par l'hôtel du ministre et du ministère, les édifices et établissements du département de l'instruction publique comprennent : l'Institut et la Bibliothèque Mazarine établie dans le même palais, la Bibliothèque impériale, la Bibliothèque Sainte-Geneviève, la Bibliothèque de l'Arsenal, le Collége de France, la Sorbonne, le Muséum d'histoire naturelle,

[1] Nous avons cinq facultés de théologie catholique : Paris, 7 chaires; Aix, 5 chaires ; Bordeaux, 6 chaires; Lyon, 6 chaires; Rouen, 5 chaires. Deux facultés de théologie protestante : Montauban, 7 chaires ; Strasbourg, 6 chaires. Neuf facultés de droit : Paris, 18 chaires; Toulouse, 10 ; Strasbourg, 9; Caen, Dijon, Poitiers et Rennes, 8 ; Aix et Grenoble, 7; de plus, Nancy, nouvellement fondée ou rétablie, et Douai. Trois de médecine : Montpellier, 17 chaires ; Paris; 28; Strasbourg, 14. Seize Facultés des sciences : Besançon, Rennes, 6 chaires ; Caen, 5 ; Bordeaux, 6 ; Clermont, Nancy, Poitiers, 4; Dijon, 6; Grenoble, 5; Lille, 5; Lyon, 7; Marseille, 5; Montpellier, 7; Paris, 18; Strasbourg, 6; Toulouse, 8. Seize facultés des lettres : Paris, 12 chaires; Aix, Besançon, Bordeaux, Caen, Grenoble, Clermont, Dijon, Douai, Lyon, Montpellier, Nancy, Poitiers, Rennes et Strasbourg, 5 ; Toulouse, 5. Trois écoles supérieures de pharmacie : Montpellier, 5 chaires; Paris, 9; Strasbourg, 5; ajoutez 29 chaires du Collége de France et 16 chaires du Muséum d'histoire naturelle, et vous avez le tableau complet du haut enseignement en France. On peut y joindre encore l'école rabbinique de Metz.

le Bureau des longitudes et l'Observatoire de Paris [1] et l'École normale supérieure.

L'Institut possède une bibliothèque qui lui est particulière et qui ne compte pas moins de 100,000 volumes. Un grand nombre de raretés scientifiques et de grands ouvrages publiés à l'étranger ne se trouvent que là. Cette collection appartient en commun aux cinq Académies. L'État fait les fonds de quelques prix que les Académies décernent; mais elles-mêmes elles possèdent, comme personnes morales capables d'hériter, des revenus assez considérables qui proviennent de divers legs. Nous les mentionnerons en traitant des biens des associations qui ne sont ni l'État ni des particuliers. Ne parlons donc ici que de la bibliothèque de l'Institut qui est une des parties du domaine public ou du domaine de l'État, comme on le voudra; car, sur les collections de sciences et d'arts, la classification dogmatique hésite encore [2].

On ne doit pas confondre la Bibliothèque de l'Institut avec la Bibliothèque Mazarine. Celle-ci est vraiment publique; elle possède environ 4,000 manuscrits et 130,000 volumes, parmi lesquels une foule de curiosités bibliographiques et la plus complète série des œuvres purement littéraires du XVIIe siècle.

Mais de toutes nos bibliothèques, la première et la première de bien loin, c'est la Bibliothèque impériale qui occupe les bâtiments des anciennes habitations de Mazarin et de Colbert, dont on a depuis quelques années commencé la reconstruction ou la restauration. L'État dépense annuellement près de 400,000 fr. pour l'entretenir, en dehors des travaux d'architecture. Si l'on veut connaître exactement l'origine des divers fonds qui l'ont successivement formée, il faut lire l'édition donnée en 1855 de l'ouvrage écrit par Le Prince au dernier siècle [3]. Les trésors qu'elle renferme sont encore plus inappréciables, s'il est possible, que ceux de nos musées. Le catalogue, préparé depuis

[1] Il y a un observatoire à Marseille et un autre à Alger.

[2] L'Académie de médecine, qui voudrait passer pour être une sixième classe de l'Institut et qui est organisée de façon à le faire croire, reçoit de l'État une dotation pour son secrétaire perpétuel, pour les jetons de présence de ses membres, les prix qu'elle décerne, les travaux qu'elle exécute, les serviteurs qu'elle emploie et l'entretien de la bibliothèque logée dans l'hôtel loué pour elle.

[3] Essai historique sur la Bibliothèque du roi

longtemps, et qui coûte chaque année 50,000 fr., permettra d'en connaître enfin toute l'étendue. On a publié, en 1864, le huitième volume de la partie de ce catalogue relative à l'histoire de France et le neuvième va paraître. On compte aussi pouvoir prochainement donner le premier volume de la partie des manuscrits français et le premier volume de la partie des manuscrits orientaux.

Il n'est pas d'année où la libéralité des particuliers n'ajoute à l'accumulation des précieuses richesses de la Bibliothèque Impériale; mais, on peut le dire, il est douteux que des donateurs surpassent de longtemps la générosité de l'un des plus intelligents amis des arts et des lettres qu'il y ait en France, M. de Luynes, à qui nous devrons de posséder la plus opulente suite de médailles que l'on puisse former.

Sans parler des objets de pure curiosité que les visiteurs ordinaires regardent de préférence dans la bibliothèque, on sait que son département des manuscrits en possède plus de 100,000 de toute nature et de toute origine, au nombre desquels figurent 8,000 volumes à miniatures, qu'il n'y a pas moins de 1,800,000 livres sur les 28 kilomètres de rayons du département des imprimés, indépendamment des pièces de la section géographique, qu'avec les camées et les pierres gravées, on compte au département des antiques l'énorme nombre de 170,000 médailles, et qu'on ne saurait véritablement compter les gravures du département des estampes. Certainement c'est par dizaines de millions qu'il faudrait chiffrer si l'on voulait, si l'on pouvait évaluer en détail les trois ou quatre millions d'articles de l'inventaire complet de la bibliothèque en les comptant au plus bas prix des objets analogues qui passent journellement dans les ventes.

La Bibliothèque Sainte-Geneviève, qui est celle de l'ancienne abbaye des Génovéfains, comptait déjà en 1790, quand l'État s'en empara et la plaça parmi les quatre dépôts à conserver, 80,000 volumes et 2,500 manuscrits. On l'a transportée, en 1850, dans le beau vaisseau qu'elle remplit. Le nombre de ses manuscrits n'a pas beaucoup augmenté depuis 1780, mais elle a 70,000 volumes de plus. La collection de théologie de Sainte-Geneviève, riche de 40,000 volumes, est la plus considérable qui existe. Cette bibliothèque offre aussi aux amateurs de fort belles séries de ces premiers livres imprimés qu'on appelle des

« incurables » et un cabinet de 6,000 estampes où il y a des raretés.

La Bibliothèque de l'Arsenal, commencée au siècle dernier par le marquis de Paulmy d'Argenson, fut achetée par le comte d'Artois, plus tard Charles X, qui, en 1781, y joignit la plus grande partie de la célèbre bibliothèque du duc de La Vallière. Elle est la plus abondante de toutes pour les curiosités littéraires, et ne compte pas moins de 230,000 volumes et de 6,000 manuscrits avec des estampes.

Depuis que l'Université a cessé d'être un corps particulier dans l'État, ayant ses propriétés et touchant des revenus, la bibliothèque qu'elle possédait et qui est logée à la Sorbonne, est devenue l'une de celles que l'État entretient. Elle a été fort accrue par les soins de M. Ph. Lebas, son avant-dernier conservateur, et contient environ 100,000 volumes et un millier de manuscrits utiles, mine abondante d'études pour les érudits [1].

En 1865, l'État dépense 472,500 fr. pour la Bibliothèque Impériale, dont 50,000 fr. pour le catalogue, et 25,000 fr. pour le paiement de la collection Labédoyère, formée de documents relatifs à la Révolution française. La somme destinée aux acquisitions ordinaires est de 79,350 fr. Pour la Bibliothèque Mazarine, il dépense 32,000 fr.; 38,800 pour celle de l'Arsenal; 87,700, pour celle de Sainte-Geneviève et 26,000 pour celle de l'Université; mais, sauf à Sainte-Geneviève, la somme destinée aux acquisitions et au matériel est vraiment bien faible. Ces allocations indiquent dans quelle proportion peuvent s'accroître des dépôts qui ont certainement plus de services à rendre et de plus longs services que l'artillerie de nos arsenaux. En Angleterre on dote avec une bien autre largesse les établissements scientifiques et littéraires dont la nation peut s'enorgueillir. Le *British museum* a plus d'un million à dépenser chaque année. Il faudra savoir tenir notre rang, quand nous serons menacés de le perdre.

Le Collége de France coûte 260,000 fr. par an (du moins c'est là le chiffre du budget de 1865), mais il n'y a que 25,000 fr.

[1] Nous n'avons pas à parler de la Bibliothèque du Louvre qui, depuis qu'on y a joint les anciennes Bibliothèques des Tuileries et de l'Élysée, ne comprend pas moins de 90,000 volumes. C'est, comme on l'a vu, une des collections placées dans les bâtiments du domaine de la couronne et lui appartenant.

pour le matériel, dont la moitié tout au plus est employée pour le matériel scientifique proprement dit. Aussi ses collections et sa bibliothèque n'ont-elles pas un grand développement. Celles de l'École normale sont, au contraire, fort remarquables. L'école est par elle-même un monument très-étendu et qui vient d'être encore agrandi. On y trouve un très-beau cabinet de physique, des laboratoires de chimie aussi remarquables et une bibliothèque excellente et assez nombreuse dont le principal fonds est formé des livres de Cuvier.

Les Facultés des lettres et de théologie n'out nulle part de matériel qui leur soit propre ; celles de droit ont presque partout une bibliothèque plus ou moins étendue ; celles des sciences possèdent des laboratoires de chimie et des cabinets de physique, et celles de médecine, des collections appropriées aux besoins de leur enseignement. C'est ainsi qu'il y a à la Faculté de droit de Paris une bibliothèque de plus de 10,000 volumes et à la Faculté de médecine, avec une bibliothèque très-estimée de 40,000 volumes, un musée d'anatomie comparée formé par Orfila, un musée pathologique qui porte le nom de Dupuytren et un jardin de botanique, qui occupe un des terrains du palais du Luxembourg et qui vient d'être entièrement renouvelé à la suite des grandes opérations de voierie de la ville de Paris.

Les écoles supérieures de pharmacie, au nombre de trois qui sont établies à Paris, à Montpellier et à Strasbourg, forment, sans en porter le titre, de véritables facultés, auxiliaires des facultés de médecine et régies de même. L'École de Paris dispose d'un jardin d'étude, d'une bibliothèque de choix et de collections d'histoire naturelle.

Mais où toutes les ressources de l'enseignement des sciences naturelles ont été réunies. c'est dans le grand établissement de l'État qui porte le nom de Muséum d'Histoire naturelle et qui s'appelait autrefois et qu'on appelle encore tout simplement le Jardin des Plantes.

C'est dans son genre un établissement égal au musée du Louvre, aux archives de l'empire et à la Bibliothèque Impériale. Fondé en 1626 par deux médecins de Louis XIII, Hérouard et Guy de La Brosse, pour l'étude des plantes médicinales, il offrait alors une superficie de 24 arpents où l'on cultivait 1,800 plantes. Nous n'avons pas à retracer son histoire et à dire

ce qu'il a dû à des directeurs ou à des professeurs comme les Fagon, les Buffon, les Daubenton, les Jussieu, les Geoffroy-Saint-Hilaire, les Cuvier. Son étendue actuelle est de plus de 40 hectares (90 arpents). Aux anciens bâtiments toujours debout, on a ajouté il y a trente ans des constructions qui ont coûté plus de 3 millions. Une commission d'enquête a été chargée, en 1858, de procéder à la visite du Muséum qui était gouverné par l'assemblée des professeurs, au nombre de quinze, et dont il s'agissait de reformer l'administration. Elle a publié un rapport auxquels les professeurs ont répondu par un mémoire. On trouve dans ce mémoire et dans ce rapport des détails fort intéressants sur l'état des collections du Jardin des Plantes. Leur richesse est vraiment incomparable et il a fallu la longue succession des années et des efforts de tant d'hommes célèbres pour créer et accroître cet admirable domaine de la science.

La Bibliothèque du Muséum contient plus de 60,000 volumes et plus de 6,000 peintures sur vélins. Les herbiers que l'on conserve dans les galeries de botanique sont formés de plus de 500,000 pièces qui décrivent entièrement plus de 100,000 plantes différentes. Dans le jardin même on en cultive de 13 à 14,000, sans compter les fleurs d'agrément, les arbres fruitiers dont le nombre est considérable, puisqu'on y trouve jusqu'à 900 poiriers, et les plantes exotiques des serres. La collection géologique, minéralogique, la plus opulente du monde, comprend plus de 200,000 échantillons. Les galeries d'anatomie sont également fort admirées. La collection zoologique possède 4,000 mammifères et 15,500 oiseaux, pour ne rien dire du reste. Mais nous ne pouvons pousser plus loin cette description qui remplirait bien des pages sans cesser d'être intéressante. Le budget du Muséum d'Histoire naturelle est de plus de 580,000 fr. en 1865, dont 249,000 pour le matériel, l'entretien et les acquisitions, indépendamment de 25,000 fr. alloués à des voyageurs.

On lit dans les Mémoires de Marinier, commis des bâtiments sous Colbert, que de 1667 à 1683 Louis XIV dépensa 725,174 livres 4 sous 8 deniers pour bâtir l'Observatoire. Il serait intéressant de relever ainsi, autant que cela est possible, les comptes de construction ou de premier établissement des édifices et des propriétés diverses du domaine. On est frappé ici du peu que

coûta un monument qui occupe un assez grand espace de terrain, dont l'aspect a du caractère et qui, bâti sur un sol excavé, fut très-difficile à exécuter [1].

Le mobilier scientifique de l'Observatoire de Paris a acquis, surtout depuis une vingtaine d'années, une assez grande valeur et il renferme à présent des instruments qui ne sont ou plutôt qui ne seront bientôt inférieurs à aucuns de ceux que les astronomes emploient à l'étranger; mais leur nombre est limité, et avec peu d'argent on peut doter largement une station astronomique. Néanmoins la somme allouée pour achat de livres et d'instruments monte encore à 31,060 fr. au budget de 1865 et à la longue des collections ainsi continuées représentent un capital. Il faut, du reste, indiquer déjà la dépense extraordinaire que le Corps législatif doit voter prochainement (mai 1865). Une somme de 395,000 fr. divisée en trois ou quatre annuités, permettra de construire un troisième et un quatrième dôme sur la plateforme de l'Observatoire, et d'y installer un té-

[1] Pendant que nous en sommes aux Mémoires de Marinier, on nous permettra d'en détacher son « Catalogue de toutes les maisons royales et édifices appartenant à Sa Majesté. » C'est, à notre connaissance, la seule pièce qui apprenne ce qu'était ce qu'on aurait pu appeler la dotation immobilière de la couronne sous Louis XIV, si le domaine de la couronne et le domaine de l'État n'eussent pas été alors effectivement confondus. « Le château de Versailles et ses dépendances, qui sont : Trianon, Clagny, Saint-Cyr, les églises de Versailles, la machine de la Seine, l'aqueduc de la rivière d'Eure, Noisy, Moulineaux, le château de Saint-Germain-en-Laye et Le Val, le château de Marly, le château de Fontainebleau, le château de Chambord, le Louvre et les Tuileries, l'Arc de Triomphe à Paris, le bâtiment et l'église des Invalides, la place royale de l'hôtel de Vendôme et le couvent des Capucines, le Val-de-Grâce à Paris, le couvent de l'Annonciade de Meulan, le canal de communication des mers, la manufacture des Gobelins et de la Savonnerie, les manufactures établies en plusieurs villes de France, les académies de Paris et celles de Rome, le Palais-Royal (Sa Majesté l'a donné en propre à Mgr le duc de Chartres, pour partie de la dot de Mlle de Chartres), la Bastille, l'Arsenal, l'enclos du Palais, le Châtelet, la Monnaie, la Bibliothèque, le Jardin-Royal, le Collége de France, l'hôtel des Ambassadeurs, la pompe du Pont-Neuf, la Tournelle, l'aqueduc d'Arcueil, l'Hôpital Général, la pépinière du Roule, la château de Madrid, la meute de Boulogne, le château de Vincennes, le château de Saint Léger, le château de Limours, le château de Monceaux, le château de Compiègne, le château d'Amboise, le château de Marimont, le Jardin du Roi, à Toulon (le château et le domaine de Villers-Cotterets a été donné à S. A. R. Monsieur, en augmentation d'apanage); Château-Thierry, engagé à M. le duc de Bouillon; le palais de Luxembourg, que le roi a acquis depuis la mort de Mademoiselle; le château de Meudon et ses dépendances, qui appartient à Monseigneur, au moyen de l'échange qu'il en a fait avec le château de Choisy qui lui a été légué par Mademoiselle. »

lescope et une lunette d'une portée très-rare. Les verres destinés à la lunette ont été acquis en 1856, et la manufacture de Saint-Gobain a fondu pour le télescope un disque de verre de 45 pouces qui recevra la forme parabolique et sera argenté pour servir de miroir au télescope.

Nous en avons fini avec les grands établissements du ministère de l'instruction publique, car les diverses autres écoles que nous pourrions citer et qu'il subventionne ou dont il fait même tous les frais sont ou annexées à d'autres établissements, comme l'École des langues orientales vivantes qui est logée à la Bibliothèque Impériale, comme l'École des Chartes qui habite un petit hôtel attenant aux archives de l'empire, ou bien sont installées dans des maisons louées, comme l'École d'Athènes, en Grèce. Ces écoles n'ont pas un matériel qui vaille la peine qu'on l'apprécie.

Le ministère de l'instruction publique entretient encore la bibliothèque et le musée d'Alger, comme établissements de l'État, mais nous avons mis à part, dès le commencement de ce livre, tout ce qui regarde l'Algérie et les colonies.

Ajoutons enfin que depuis 1835 l'État dépense 120,000 fr. au moins par an et qu'il a dépensé jusqu'à 150,000 fr. pour faire publier par les soins du ministère de l'instruction publique une grande collection des documents inédits relatifs à l'histoire de France. Voilà donc près de 4 millions dépensés. Nous sommes loin de nous en plaindre et nous espérons bien que cette œuvre se continuera toujours, mais il serait bon que des livres de ce genre ne fussent pas distribués toujours aux mêmes personnes[1].

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est l'un de ceux qui sont détenteurs d'une large part du domaine administratif civil de l'État. Les articles énumérés en 1864 sont au nombre de 2,250 et leur valeur a été portée au chiffre de 48,446,632 fr.; mais la très-grande masse de ces articles se compose de petits postes et de terrains du service des ponts-et-chaussées, qui autrefois dépendait du ministère de l'in-

[1] Le ministère de l'instruction publique reçoit et distribue par an jusqu'à 100,000 volumes provenant, soit du dépôt que la loi impose aux éditeurs, soit d'achats faits sur les fonds des souscriptions de l'État. Ces livres, qui constituent une richesse mobilière constamment renouvelée, vont en général dans les bibliothèques communales et scolaires.

térieur. Il y a cependant quelques grands établissements à noter parmi ceux qui dépendent de cette administration.

Les deux grandes Écoles des mines et des ponts-et-chaussées sont établies dans de beaux bâtiments ; celle des des Ponts-et-Chaussées dans l'ancien hôtel du ministère des cultes et ensuite des travaux publics ; celle des Mines dans une superbe habitation que les Chartreux de la rue d'Enfer avaient bâtie et qui vient d'être refaite. Il y a une bibliothèque et une galerie de modèles dans l'École des ponts-et-chaussées. L'État lui donne 38,000 fr. pour ses frais de matériel, mais dont 8,000 fr. au plus alimentent les collections [1]. Elle reçoit des élèves internes qui sortent de l'École polytechnique pour devenir ingénieurs et des externes autorisés à suivre les cours. L'École des mines possède une bibliothèque de 6,000 volumes, et un musée minéralogique et géologique qui a une juste renommée. Elle dépense environ 65,000 fr. pour son matériel, dont 20,000 fr. pour l'entretien de ses collections. Il y a une école secondaire de mineurs à Saint-Étienne, et une sorte d'école primaire de maîtres-mineurs à l'Alais. L'État fait les frais de leur enseignement.

L'École centrale des arts et manufactures de la rue de Thorigny au Marais était naguère encore une institution particulière ; elle a été acquise par l'État en 1857. Au dernier compte du ministère (1862), on voit qu'elle a coûté 384,215 fr. et qu'elle en a rapporté 420,300. L'excédant se joint à un fonds de réserve déposé à la Caisse des dépôts et consignations qui s'élevait alors à environ 270,000 fr.

Il y a trois écoles impériales vétérinaires, celles d'Alfort, de Lyon et de Toulouse où environ 600 élèves reçoivent leur instruction. Les écoles vétérinaires coûtent près de 630,000 fr. ; mais elles produisent pour environ 400,000 fr. de revenus ou de recettes.

De même les écoles d'agriculture qui sont au nombre de trois, celles de Grandjouan (Loire-Inférieure), de Grignon et de La Saulsaie, et qui reçoivent environ 160 élèves, coûtent 530,000 fr. et en rapportent 258,000, dont 180,000 fr. de produits divers. Ces écoles appartiennent, à l'État, bâtiments, matériel, sol et cultures. Il possède aussi deux bergeries impériales,

[1] Le dernier décret de réorganisation de cette école est celui du 13 octobre 1861.

l'une au Haut-Tingry (Pas-de-Calais), et l'autre à Geyrolles (Côte-d'Or), ainsi que deux vacheries d'expérience, l'une à Corbon (Calvados) et l'autre à Saint-Angeau (Cantal). Les bergeries et vacheries coûtent près de 200,000 fr. et en rapportent 150,000. Ce qu'on appelle les fermes-écoles ne sont pas des établissements de l'État; ce sont des exploitations particulières gérées aux risques et périls de leurs directeurs et que l'État subventionne seulement pour que leur enseignement soit large et profitable. Il y en a 49 qui chacune sont fréquentées, en moyenne, par 40 élèves.

Nous avons vu que c'est du ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce que dépendent les routes, les ponts, les rivières, les ports et les phares, mais nous savons que c'est là le domaine public et non pas le domaine de l'État, dans le sens exact du mot. Ce qui s'y rattache sans s'y incorporer, comme des maisons de garde-barrière ou d'éclusiers et des magasins de matériaux, rentre seul dans le domaine administratif. Nous attribuons le même caractère aux lazarets des côtes où les navigateurs sont souvent dans le cas de s'arrêter quand ils débarquent et où l'État leur fait payer leur logement obligatoire. Les 270 lazarets de la France donnent un produit de 440,000 fr.

Nous pourrions, à la rigueur, placer ici l'article des établissements d'eaux thermales qui sont la propriété de l'État, et qu'il gère lui-même; mais il paraît plus juste de les détacher du domaine administratif et de les joindre au domaine productif dont nous allons nous occuper tout à l'heure. Les écoles elles-mêmes que l'État a fondées et qu'il exploite quoiqu'elles n'aient pas toutes pour objet de lui former des fonctionnaires, devraient peut-être être placées aussi parmi les fonds du domaine productif, mais pour qu'elles y soient classées à juste titre, il faudrait que le revenu qu'elles produisent dépasse toujours la dépense qu'elles causent. Or ce n'est pas le cas des écoles vétérinaires ni des écoles d'agriculture dont il vient d'être question. Ce n'est pas non plus le cas des écoles d'arts et métiers qui sont au nombre de trois, celle d'Angers, avec 300 élèves; celle de Châlons, avec 298; celle d'Aix, avec 250. Elles rapportent 381,200 fr. et coûtent 1,065,000 fr. Pourquoi l'État se fait-il ainsi directeur et propriétaire d'écoles dont les élèves ne seront pas nécessairement un jour employés par lui? On comprend qu'il se prépare lui-même des professeurs de lycée, des officiers,

des ingénieurs; mais il semble que c'est aux localités ou à l'industrie privée à se charger de l'enseignement des arts et des métiers. Sans doute, mais n'est-il pas bon aussi qu'il y ait de l'égalité dans les services que l'État rend à la société en général? Il faut que dans toutes les parties de l'activité intellectuelle il ait ouvert une sorte de champ d'études supérieures. Dès qu'il enseigne l'astronomie savante ou le grec classique dans les chaires des facultés, il peut donner quelque part les leçons les meilleures de l'art de fumer une terre ou de monter un atelier d'industrie. L'École centrale des Arts et Manufactures n'est devenue école de l'État et les Écoles des Arts et Métiers n'ont été créées (en 1806, 1811, 1843) que parce qu'aussi l'État est plus directement intéressé qu'on ne le croit à ce que les contremaîtres et les ouvriers soient dans tous les genres de travaux le plus instruits possible. Il est le plus grand consommateur et le plus grand constructeur du pays. Cela suffit pour qu'il encourage directement des études dont il recueille, c'est-à-dire dont, chacun en sa personne, nous recueillons les avantages et les bénéfices.

Une institution tout à fait supérieure, dont il nous reste à parler, est le Conservatoire des Arts et Métiers de Paris. C'est peut-être l'établissement qui a reçu de nos jours les développements les plus heureux et les plus complets. A la fois école et musée, le mouvement qui emporte notre siècle vers la pratique de plus en plus active et approfondie des sciences, lui donne chaque année plus d'importance. Ses chaires sont au nombre de quinze ; quant aux merveilles de tout genre dont il renferme ou des modèles ou des échantillons, rien ne peut en donner l'idée à qui ne s'est pas fait le plaisir de les aller voir. Nous essaierions en vain de tracer en quelques lignes l'analyse la plus sommaire de ce que contiennent ses galeries. La science et l'industrie moderne y sont présentes tout entières, dans la gloire de leurs dernières créations et par les témoignages palpables et visibles de leurs tentatives passées. La bibliothèque du Conservatoire est elle-même une collection précieuse. Elle compte 20,000 volumes et est placée dans l'un des chefs-d'œuvre de l'architecture française, l'ancien réfectoire du prieuré de Saint-Martin-des-Champs dont le Conservatoire occupe l'emplacement. L'État dépense 285,500 fr. pour le Conservatoire, dont 97,500 fr. pour le matériel.

C'est la loi du 19 vendémiaire an III qui a fondé l'établissement ; c'est la loi du 17 floréal an VI qui l'a installé dans le prieuré de Saint-Martin ; son organisation a été pour la dernière fois fixée par le décret du 10 décembre 1853. Les premiers éléments qu'on ait réunis pour le former sont la vieille collection de machines que Pajot d'Osembray avait donnée à l'ancienne Académie des sciences, la collection des instruments aratoires de l'hôtel d'Aiguillon et la collection des machines de Vaucanson, léguée à l'État par son illustre propriétaire, ainsi que la maison de la rue de Charonne où elle était conservée. Des dons, des legs et des acquisitions continuelles ont mené l'œuvre au point de richesse où elle est arrivée. On essaie en ce moment-ci de créer une sorte d'institution d'industrie artistique qui ajouterait à l'enseignement et aux collections du Conservatoire quelque chose de plus relevé, mais ce sont des particuliers qui se sont donné cette tâche et l'État n'y a rien à voir.

Il n'est pas, il faut le bien savoir, le propriétaire ni même le principal soutien de tous les établissements qui portent le titre d'impérial en ce temps-ci et qui, en autre temps, porteraient celui de national. Un certain nombre de ces établissements ne reçoivent de lui que des subventions ou des encouragements. C'est ainsi que l'école d'horlogerie de Cluses (Savoie) reçoit une subvention d'un peu plus de 8,000 fr. et que la taillerie impériale de diamants ne figure même pas au budget.

Le ministère des finances est inscrit au tableau des immeubles que nous avons donné pour 1,430 articles d'une valeur de 45,834,884 fr. Parmi les propriétés immobilières dont il est détenteur figure en première ligne l'hôtel du ministère de la rue de Rivoli, dont la superficie est de 11,488 mètres 44. En 1836 déjà on l'estimait 11,068,134 fr. Il y a, rue de Luxembourg, un dépôt des archives et du matériel qui en dépend. Les archives du ministère des finances ne sont pas moins indispensables à conserver qu'aucune autre pour l'administration du pays, car elles contiennent bien des pièces nécessaires à la répartition et à la levée des contributions et des impôts. Mais, en outre des matrices essentielles pour le temps présent, ces archives offrent à l'étude une grande abondance de matériaux historiques. Le ministère possède aussi une bibliothèque spéciale.

La Caisse d'amortissement et des dépôts et consignations occupe dans la rue de Lille et sur le quai d'Orsay l'hôtel de Belle-Isle, bâti par Bruant. La Cour des comptes partage avec le conseil d'État le vaste édifice qui est situé un peu plus bas, sur le même quai, et qui, construit de 1810 à 1835, a coûté 11 millions et demi. Ses archives sont déposées non loin de là au n° 85 de la rue de Lille, dans un bâtiment de construction plus récente; elles formeront et forment déjà l'une des plus curieuses et des plus considérables collections historiques que l'on puisse consulter. Ce n'est pourtant qu'un dépôt de pièces de comptabilité et d'arrêts de justice financière.

On croit très-généralement que c'est l'État qui fait la monnaie, c'est-à-dire qui achète des lingots de métal, qui fabrique les pièces d'or, d'argent et de bronze et qui les met ensuite en circulation. L'État ne prend pas habituellement part à cette fabrication, mais il est propriétaire des immeubles et du matériel employés par les entrepreneurs qui fabriquent pour leur compte et il intervient pour certifier, par l'intermédiaire d'une commission, que les monnaies ont le poids et le titre voulus par la loi. Jusqu'en 1838, il y avait treize hôtels de monnaies. Depuis cette époque il n'y en a plus que sept, celui de Paris qui marque sa monnaie d'un A; celui de Bordeaux qui la marque d'un K; celui de Lille, d'un W; celui de Lyon d'un D; celui de Marseille, d'un M dans lequel est placé un A; celui de Rouen, d'un B, et celui de Strasbourg, d'un BB.

L'hôtel de Paris occupe le palais construit de 1771 à 1775, sur l'emplacement de l'hôtel de Conti, pour remplacer le vieil établissement de la rue du Roule, près du Pont-Neuf. L'architecte Antoine en a fait l'un des édifices qui honorent le plus nos arts. On y voit des ateliers très-vastes et des machines ingénieuses et puissantes. Ce n'est pas seulement la monnaie qui se fabrique quai Conti; aucune médaille ne peut être frappée ailleurs. Le musée monétaire de l'Hôtel des Monnaies de Paris, comprend la série des médailles faites depuis le temps de Charlemagne, celle des jetons particuliers et celle des monnaies, qui est admirable.

Les bureaux de garantie où l'on applique le poinçon de l'État sur les diverses matières d'or et d'argent n'ont aucun rapport avec les hôtels des monnaies. Il y en a 88 en France. Celui de Paris est dans l'Hôtel des monnaies, mais dans les départements

l'administration n'a pas établi ces bureaux dans des propriétés de l'État. Ce sont de simples locations.

Presque toutes les monnaies d'or et d'argent se frappent maintenant à Paris ; les hôtels des départements ne travaillent guère que la monnaie de bronze. C'est encore à l'Hôtel des monnaies que l'administration des finances fait fabriquer ses timbres-poste.

L'hôtel du timbre de la rue de la Banque est de construction récente ; c'est un édifice qui n'est pas sans mérite ; il a coûté 1,298,000 fr. Il sert à la fois pour les travaux du timbre et pour les bureaux des domaines. Cette dernière administration possède encore à Paris un bâtiment où se déposent les parties du mobilier de l'État qui sont hors de service et que l'on doit vendre. Il n'y a pas de garde-meuble général pour le service administratif de l'État [1].

Ni le timbre, ni les domaines n'ont en province de bâtiments à leur usage; ou, du moins, les domaines n'en ont qu'un très-petit nombre. La valeur du papier timbré ou à timbrer habituellement placé dans l'hôtel de Paris ne s'élève guère à plus de 500,000 fr. En 1865, le ministère des finances a 700,000 fr. inscrits sur son budget pour les achats de l'année.

Le service des douanes et des contributions indirectes est celui qui emploie la presque totalité des petits bâtiments composant la partie immobilière de la dotation administrative du ministère des finances; on n'en saurait voir dans le nombre qui vaillent la peine d'être cités, sauf l'entrepôt de Paris et les douanes de nos grands ports de commerce. Le service des

[1] Le garde-meuble général de la couronne existe, au contraire, depuis bien longtemps; on comprend qu'il y en ait un puisque tout ce qu'il y a de précieux dans le mobilier de l'État a été cédé au domaine de la couronne. Jadis le garde-meuble était établi dans l'hôtel du Petit-Bourbon, près du Louvre. Plus tard, on le transféra dans l'hôtel de Conti ; et quand cet hôtel fut abattu, pour que sur son emplacement s'élevât l'hôtel de la Monnaie, on le transféra encore sur la place Louis XV dans le beau palais qui fait face, sur la rue Royale, au ministère de la marine. Sous l'Empire, on le plaça rue des Champs-Élysées, dans l'hôtel du général Junot; et, sous la Restauration, rue Bergère, aux Menus-Plaisirs. Depuis quelques années, il occupe un vaste bâtiment construit exprès au coin du Champs-de-Mars, de la rue de l'Université et du quai d'Orsay. C'est là que sont les meubles, les tentures, les tapisseries destinés à l'ameublement et à la décoration des palais impériaux. Les diamants, perles et pierreries qu'on y conserve sont estimés 21 millions, et le *Régent* seul, près de 12. Le *Sancy* a aussi une grande valeur; une parure de perles d'Orient vaut un million.

douanes, qui occupe ainsi un grand nombre de bâtiments du ministère des finances, exige aussi tout un matériel de poids, de balances, d'appareils de mécanique et de physique et même, sur nos côtes, d'embarcations qui ne laisse pas d'avoir de la valeur.

Les manufactures et magasins des tabacs fabriqués et vendus par l'État seul sont établis dans des bâtiments moins nombreux, mais d'une plus grande importance. Il y a deux manufactures à Paris : celle du quai d'Orsay, près de l'Esplanade des Invalides et celle de la rue de Reuilly, dans le faubourg Saint-Antoine. La première occupe plus de 1,800 ouvriers, dont 1,300 femmes. On y a fabriqué en 1862 plus de 5 millions de kilos de tabac à fumer et à priser, et 500,000 cigares. La succursale de la rue de Reuilly, qui occupe environ 700 ouvriers, fabrique spécialement les cigares de tabac de la Havane. Il y a quinze autres manufactures de tabacs en France. Ce sont la manufacture du Havre, avec un magasin, celles de Dieppe, de Morlaix, de Toulouse, de Lyon, de Bordeaux, avec un magasin de transit, de Marseille avec un magasin, de Tonneins, avec un magasin, de Lille, de Strasbourg, avec un magasin à Benfeld, et de Châteauroux, de Nantes, de Nancy, de Metz, de Nice, non compris les magasins de Cahors, de Souillac, d'Aire (Pas-de-Calais), de Saint-Pol, de Béthune, de Montreuil et les deux magasins d'Alger et d'Oran dont les bâtiments ont été cédés par le ministère de la guerre au ministère des finances.

En tout on compte 17 manufactures, 32 magasins et 352 entrepôts pour la vente.

Le 1er janvier 1861 la régie possédait soit dans ses établissements, soit en cours de transport, 72,906,081 kilog. 263 gr. de tabacs, quantité estimée 98,599,343 fr. 87. La régie possèdait en outre à cette même époque, tant en bâtiments qu'en ustensiles, machines, mobilier et fourniture de tout genre, une valeur de 27,455,825 fr. 51. La valeur totale du capital de la régie était donc 126,155,169 fr. 38. A la fin de l'année, c'est-à-dire le 1er janvier 1862, elle possédait 68,558,923 k. 073 gr. de tabacs, valant 93,927,858 fr. 47 et la valeur des bâtiments, meubles, ustensiles, etc., était de 27,645,544 fr. 26. Total, 121,575,402 fr. 73 c[1].

[1] Nous venons de perdre une partie de nos tabacs étrangers dans l'incendie qui a

C'est une somme à ne pas négliger dans nos comptes que celle de 121,575,402 fr. 73. Le service des poudres que l'État fabrique et vend seul aussi ne l'oblige pas à immobiliser un tel capital. Il est rare que le ministère des finances qui fait fabriquer ses poudres par le ministère de la guerre, mais qui en opère lui-même la vente en ait dans ses magasins plus de 7 ou 800,000 kilos, quantité composée surtout de poudre de mine et qui, en moyenne, ne vaut pas plus de 2 millions. Ce sont assez généralement les mêmes personnes qui sont entrepositaires des poudres et des tabacs [1]. La vente des poudres leur est faite en gros dans une maison du boulevard de l'Hôpital qui appartient au ministère des finances.

On pourrait penser que le service des postes qui dépend également du ministère des finances exige l'emploi d'un vaste et coûteux matériel et peut-être l'occupation d'un grand nombre d'immeubles du domaine de l'État. Les immeubles occupés se réduisent à l'hôtel de Paris dont la superficie est de 6,382 mètres carrés 89, qui, en 1836, était estimé 3,717,317 fr. et que l'on va quitter bientôt pour en construire un autre, bien autrement coûteux [2], entre le ministère des finances et le ministère de la marine ; à l'hôtel des postes de Versailles et à l'hôtel de Bordeaux. Les autres hôtels des postes sont des maisons prises à loyer. Le matériel ne consiste pas en autre chose que le mobilier des bureaux, les archives, les timbres-poste à vendre, papier qui n'existe comme valeur qu'une fois mis en circulation, les boîtes aux lettres, les wagons ambulants des lignes de fer, les alléges, les voitures, quelques malles-postes et leurs chevaux. Encore n'y a-t-il des chevaux et des voitures appartenant à l'administration que pour le service des très-grandes villes. Partout ailleurs la correspondance est transportée par entreprise.

On pourrait étendre indéfiniment des descriptions que nous

été allumé à Richmond, en Amérique, lors de la prise de cette ville par les armées de l'Union enfin victorieuse.

[1] Pour que la fabrication des tabacs soit faite dans des conditions toujours meilleures, tant pour le public que pour l'État, l'administration des contributions indirectes l'a confiée à des chimistes-ingénieurs qui ont d'abord passé par l'École polytechnique et ensuite par une école d'application attachée à la manufacture des tabacs de Paris.

[2] Le projet compte 8 millions pour les expropriations et 7 millions et demi pour les constructions (*Rapport de la Commission du budget de* 1866).

avons dû resserrer le plus possible. Nous serons plus succinct encore en décrivant le domaine productif de l'État.

§ 2. — Domaine productif de l'État.

Presque tout le domaine productif de l'État est placé sous la main du ministère des finances qui le fait gérer par la direction des domaines et par celle des forêts. Ce sont les bois surtout qui en font la richesse, car des domaines proprement dits, c'est-à-dire des terres et des exploitations agricoles, il est extrêmement rare que l'État en possède, et s'il lui en échoit, il doit les revendre le plus tôt qu'il se peut.

Vouloir que l'État possède des propriétés foncières productives de revenu, comme des terres en culture, des prés naturels, des corps de ferme, même des maisons, c'est commettre une erreur en économie politique et aussi en finances. Le fonctionnaire qui gérera pour lui aura beau y mettre toute sa conscience, il n'y mettra pas l'intelligence aiguillonnée par l'intérêt du propriétaire particulier. Les essais ne lui sont pas possibles ; les expériences coûteuses au début lui sont interdites. La propriété de l'État languit alors pendant que tout autour l'activité individuelle opère des miracles. C'est là un préjudice pour l'État ; c'en est également un pour ceux qui voudraient, qui pourraient posséder ce bien délaissé. L'État y gagne à peine ce qu'il y dépense, tandis que s'il met l'immeuble dans la circulation, quinze mutations faites à titre onéreux et neuf mutations à titre gratuit lui rapportent, en droits perçus, une somme égale à la valeur totale du fonds [1].

L'État ne possède donc qu'accidentellement des biens ruraux, et la presque totalité de son domaine productif consiste en forêts qu'administre le ministère des finances. Mais il a possédé

[1] Que l'on ne prenne pas ce calcul pour une marque d'approbation donnée dès cette page à l'élévation du tarif des droits que l'État perçoit sur les mutations des propriétés immobilières. Ces droits sont, au contraire, fort critiquables en ce qu'ils empêchent incessamment des ventes et des échanges qui, faisant passer les biens dans les mains les plus capables de leur donner toute leur valeur, augmenteraient de beaucoup la fortune générale du pays.

aussi pendant longtemps des salines ou mines de sel gemme et puits d'eaux salées [1], et il possède encore des sources d'eaux minérales et des établissements de bains qui sont placés sous l'administration du ministère de l'agriculture et des travaux publics.

En décrivant le domaine administratif civil, nous avons vu qu'un très-grand nombre des immeubles compris dans cette partie du domaine de l'État produisent un revenu, comme les terres des écoles d'agriculture, pour prendre un exemple, mais comme l'objet principal que l'on a eu en vue en fondant ces établissements n'est pas le revenu qu'on en peut tirer, nous n'avons pas dû les classer parmi les biens du domaine de l'État qui sont essentiellement productifs et que l'État ne retient dans ses mains que pour qu'il soit plus certain qu'on ne les aliénera pas inconsidérement et qu'on en conservera le plus soigneusement possible la jouissance à la généralité des habitants du pays.

Toutes les eaux minérales du territoire, comme les mines elles-mêmes, sont à la fois ou du moins peuvent être assujetties à des servitudes. au nom du domaine public, et protégées par l'État contre des exploitations abusives. La loi du 14 juillet 1856 sur la conservation et l'aménagement des eaux minérales a eu

[1] Ces salines sont celles des départements de l'Est : notamment celles de Salins, de Dieuze, de Vic. On a dit, en traitant du domaine public (voy. p. 22) comment toutes les mines s'y rattachent sans s'y confondre. Une loi spéciale, celle du 6 avril 1825, concéda au domaine toutes les salines, principalement les mines de sel gemme, en soumettant l'État aux prescriptions de 1810 et en décidant de plus qu'il n'exploiterait pas lui-même, mais que les salines seraient adjugées pour 99 ans à des concessionnaires qui les administreraient à titre de régie intéressée. Une compagnie des Salines de l'Est se forma alors, mais en 1838 le bail fut résilié à condition que les dettes et obligations de la compagnie seraient liquidées par elle et que l'État, lui paierait 7 millions et demi. L'État redevenu maître des salines le 1er avril 1841, en a disposé aux termes de la loi du 17 juin 1840 et de l'ordonnance du 15 avril 1841.

La saline de Dieuze vendue par le domaine en 1842, pour le prix de 6,100,000 fr., comprend tous les gites salifères situés sur une étendue de 19 kilomètres carrés. L'usine couvre une superficie de 267,487 mètres carrés et se compose d'une saline, d'une fabrique d'acide sulfurique et d'une fabrique de produits chimiques. Elle produit annuellement pour 5 millions. La saline de Moyenvic a été vendue 235,800 fr. en 1843. Elle est jointe à celle de Dieuze.

La saline de Vic a été vendue 466,000 fr. en 1843. On avait cessé de l'exploiter en 1841. La saline de Salins a été vendue en 1843. On en tire 60,000 quintaux de sel chaque année.

L'État a ainsi aliéné pour 7 millions une propriété qui rapportait déjà 1,600,000 fr. et qui valait 40 millions.

surtout pour objet de protéger ces sources et les établissements qu'elles alimentent contre les entreprises illicites ou intéressées qui les avaient menacés sur quelques points du territoire. Elle a donc décidé que les sources, après enquête, pourraient être déclarées d'intérêt public et qu'il pourrait leur être assigné un périmètre, toujours susceptible d'agrandissement, dans lequel aucun sondage, aucun travail souterrain, et quelquefois même aucune fouille ou tranchée ne serait exécutée sans autorisation. Et en même temps elle a voulu, puisqu'elle imposait, daus l'intérêt des établissements d'eaux minérales, des servitudes nouvelles à la propriété privée, qu'ils répondissent mieux aux besoins, aux exigences de la santé publique et qu'ils fussent soumis à une inspection uniforme, plus exacte et mieux définie.

On estime qu'il y a environ un millier de sources d'eaux minérales en France. En 1852, on en avait déjà compté plus de 800, qui sont, en grande partie, la propriété de communes, de départements, et même de quelques établissements de bienfaisance. L'État possède les principales [1].

Ce sont les bains de Bourbon-l'Archambault, de Bourbonne, de Néris, de Vichy, de Plombières, de Luxeuil, d'Aix en Savoie. Le bain d'Aix a été réuni au domaine de l'État par un décret du 20 octobre 1860 qui a affecté une somme de 700,000 fr. répartie sur trois exercices à des travaux d'amélioration. Vichy est affermé pour quarante ans au prix de 155,000 fr. par année.

[1] Une ordonnance royale du mois de juillet 1823 a réglé les conditions de l'administration financière des eaux qui n'appartiennent pas à des particuliers.

« Art. 19. Les établissements d'eaux minérales appartenant à l'État, aux communes ou à des institutions charitables, seront gérés à leur compte. Toutefois les produits ne seront point confondus avec les autres revenus et continueront à être spécialement employés aux dépenses ordinaires et extraordinaires desdits établissements, sauf les excédants disponibles après qu'il aura été satisfait à ces dépenses.

» Les budgets et les comptes seront aussi présentés et arrêtés séparément, conformément aux règles prescrites pour ces trois ordres de services publics.

» Art. 20. Ceux qui appartiennent à l'État continueront à être administrés par les préfets sous l'autorité du ministre qui en arrêtera les budgets et les comptes, et fera imprimer tous les ans, pour être distribués aux chambres, un tableau général et sommaire de leurs recettes et de leurs dépenses. Sera aussi imprimé à la suite dudit tableau le compte sommaire des subventions portées au budget de l'État pour les établissements thermaux.

» Art. 21. Les établissements, objet du présent titre, seront mis en ferme, à moins que sur la demande des autorités locales et des administrations propriétaires notre ministre n'ait autorisé leur mise en régie. »

Le bail a été renouvelé en 1864[1]. Plombières est affermé aussi, et la condition du bail est qu'à partir de la onzième année l'État entre en partage dans les bénéfices excédant 7 pour 100 du capital d'évaluation. Les autres bains de l'État sont exploités directement. En 1865, l'administration estime qu'elle aura 223,500 fr. à dépenser pour les établissements thermaux et qu'ils rapporteront 314,000 fr. L'État accorde en outre à 26 thermes des subventions dont le total est de 40,000 fr., mais nous n'avons pas à nous en occuper, car ce n'est plus là la chose du domaine.

Un revenu d'à peu près cent mille francs, voilà, du reste, tout ce que l'État retire des bains qu'il possède ; mais il s'y joint l'avantage de pouvoir faire servir gratuitement leurs eaux aux malades de l'armée.

Ce sont les bois, comme nous l'avons dit, qui forment principalement et presque uniquement la fortune productive du domaine de l'État. On ôterait à l'État tout ce qu'il possède pour en donner les charges et les avantages à la propriété et à l'industrie privée qu'il faudrait encore lui laisser ses forêts. L'intérêt public y est absolument engagé, car il n'y a rien de plus important pour un pays que de posséder ou de ne pas posséder des bois. Ils lui sont presque aussi nécessaires que les eaux ; et, pour que les eaux elles-mêmes de la France fussent partout réglées et aménagées au mieux, il serait à désirer que tous les bois importants fussent incorporés au domaine de l'État. Il est vrai que la loi peut produire presque les mêmes résultats quand elle

[1] La concession faite en 1853 l'était pour 33 ans au prix d'un fermage de 100,000 fr. l'année et à condition qu'il serait exécuté pour 1 million de travaux en cinq ans, le prix du bain étant fixé à 2 fr. pour la première classe et à 1 fr. 25 pour la seconde. La nouvelle concession celle de 1864, est faite pour 40 ans ; le revenu du fermage est augmenté de 55,000 fr. et il y a pour 1,340,000 fr. de travaux à exécuter en trois ans, mais le prix des bains est porté à 3 et à 2 fr. Or, en 1863, il a été donné 208,000 bains à Vichy. L'augmentation moyenne du prix du bain est de 0 fr. 87.5, en supposant qu'il y a autant de bains de seconde que de première classe, mais en supposant aussi que le nombre des bains n'augmentera pas, l'augmentation de recette, rien que sur cet article, et sans compter la bonification du prix des bouteilles d'eau, monte à 183,000 fr. ce qui donne 7,404,000 fr. pour la durée entière de la concession (et 7,742,000 fr. avec les 338,000 fr. du surcroit de revenu sur l'eau mise en bouteilles). L'État, à 55,000 fr. par an, ne profite que 2,255,000 fr.

En 1863, avant la concession, la compagnie distribuait déjà 9 1/2 p. 100 d'intérêt à ses actionnaires.

est rédigée avec une entière intelligence des besoins de tous et appliquée avec exactitude.

L'utilité des bois ne se réduit pas à la préservation des plaines que les eaux des montagnes n'inondent pas quand ils les retiennent, et à la fabrication continuelle d'une masse immense de matières combustibles et de bois utiles à l'industrie. Ils servent encore à entretenir en bon état la santé d'un peuple, par les combinaisons chimiques que leur présence introduit dans l'air épuré d'azote et d'acide carbonique et rafraîchi d'oxygène.

Mais n'envisageât-on que la production naturelle des bois dont l'industrie a besoin, il serait encore indispensable d'empêcher le défrichement des forêts de la France et de conserver au moins, sous la garde de l'État, des massifs de réserve, car, depuis longtemps déjà, nous demandons à l'étranger chaque année plus de 80 millions de francs de bois communs [1].

Les arguments tirés du peu d'argent que les bois produisent à l'État et de l'intérêt financier qu'il y aurait pour lui à les vendre les uns après les autres, ne doivent pas être pris en considération par quiçonque se préoccupe non des besoins journaliers, mais de l'existence même du pays [2].

[1] Or il est certain que, même en admettant que l'usage de la houille se répandra de plus en plus et que la houille elle-même deviendra beaucoup plus abondante, l'industrie aura constamment besoin de plus de bois. On en peut juger par les chiffres qui montrent qu'en six années les forges ont demandé un million de quintaux métriques de combustibles de plus à nos forêts.

Consommation du bois en charbon pour le travail de la fonte et du fer.

1853.	5,767,331 quint. mét.	38,582,671 fr.
1854.	6,484,618	44,835,161
1855.	7,142,766	52,644,509
1856.	7,226,288	55,596,806
1857.	7,358,277	55,573,122
1858.	6,679,027	50,101,138

Les chemins de fer seuls ont absorbé rien qu'en traverse 1,800,000 mètres cubes de bois et en exigent annuellement 180,000 pour leur entretien. La marine militaire emploie à peu près chaque année 80,000 mètres cubes de bois en grume, la marine marchande plus de 100,000, les constructions civiles, 1,600,000 et enfin les établissements métallurgiques consomment environ 8 millions de stères de bois à charbon. Reste à servir la charbonnerie, l'industrie courante et la consommation domestique (V. Clavé, *Économie forestière*, p. 161)

[2] C'est ainsi qu'il n'y a pas à s'arrêter à ce raisonnement de M. Laffitte, tenu en 1831 devant la chambre : « Nous pourrions ajouter ici beaucoup de considérations,

En 1789, les bois du domaine royal couvraient une superficie de 3,338,261 arpents (notre hectare fait à peu près deux arpents), et produisaient un revenu de 7,650,000 fr. Le comité des domaines de l'Assemblée constituante, après avoir, en effet assigné ce chiffre à l'étendue des bois domaniaux, estima la superficie de ceux des communautés à 2,202,134 arpents, et celle des bois des particuliers à 7,560,255 arpents. La France avait donc alors 13,100,691 arpents ou environ 7,500,000 hectares de bois.

En l'an XIII, lorsque la Révolution avait donné à la France les bois des provinces belges et rhénanes et qu'à l'intérieur de la France elle-même elle avait donné au domaine de l'État ou aux communes une grande partie des bois possédés jadis par les seigneurs et aussi permis aux paysans d'en défricher de larges lambeaux, Peuchet ne compte plus que 11,786,000 arpents ou moins de 6,000,000 d'hectares pour toutes les forêts : 2,393,000 hectares pour les forêts nationales, 2,000,000 pour les bois des communautés et 1,500,000 pour les forêts des particuliers; mais il est probable qu'il ne donne pas un chiffre assez fort pour ces dernières ni pour celles des communes. Quant aux forêts de l'État il produit le détail des mesurages officiels [1].

Comme les forêts ont dû en effet plutôt diminuer que s'accroître après 1789, on pourrait à la rigueur admettre l'évaluation totale de Peuchet, mais alors ce serait celle du comité

connues de tout le monde, sur le peu d'aptitude de l'État à être propriétaire, et sur l'avantage de faire passer les propriétés publiques aux mains des particuliers. Les bois en général ne rendent que 2 ou 2 1/2 au plus à l'État; transportés aux particuliers, ils rendraient par les mutations ou à l'impôt foncier 1 1/2 au moins p. 100, c'est-à-dire les deux tiers environ de leur revenu actuel. L'État aurait donc en caisse la valeur et retrouverait par l'impôt une partie de leur produit. Les particuliers en retireraient aussi de leur côté un revenu supérieur à celui qu'en retirait l'État. La supériorité de l'industrie individuelle explique ces différences. »

[1] Il y avait alors 28 conservations des forêts nationales. La première contenait 401,892 arpents; la seconde, 625,348; la troisième, 367,379; la quatrième, 255,793; la cinquième, 246,549; la sixième, 261,130; la septième, 470,418; la huitième, 778,035; la neuvième, 336,269; la dixième, 544,539; la onzième, 1,496,215; la douzième, 699,454; la treizième, 272,055; la quatorzième, 265,170, la quinzième; 218,818; la seizième, 699,805; la dix-septième, 992,611; la dix-huitième, 756,309; la dix-neuvième, 753,326; la vingtième, 796,398; la vingt-et-unième, 1,221,951; la vingt-deuxième, 907,586, la vingt-troisième, 473,575; la vingt-quatrième, 340,776; la vingt-cinquième, 219,424; la vingt-sixième, 507,564; la vingt-septième, 107,000; la vingt-huitième, 1,344,195. Total, 4,787,000 arpents.

des domaines de l'Assemblée constituante qui serait trop faible, car depuis longtemps la France a plus de 8,000,000 hectares de bois. En 1842, on comptait (ce sont les chiffres de la statistique officielle), pour les bois de l'État, 1,048,908 hectares, produisant 5,203,409 stères d'une valeur de 32,871,969 fr.; pour les bois de la couronne, 52,972 hect., produisant 110,253 stères d'une valeur de 1,047,404 fr.; et pour les bois des communes et des particuliers, 7,702,671 hectares, produisant 29,256,833 stères d'une valeur de 172,687,152 fr. Les totaux étaient, par conséquent : 8,804,551 hectares pour l'étendue, 34,570,495 stères pour la quantité des bois produits et 306,606,525 fr. pour leur valeur.

En 1855 on comptait 1,057,114 hect. de bois de l'État.

D'après le rapport du directeur général des forêts, en date du 20 février 1860, qui est le dernier document officiel que l'on connaisse, les bois de l'État, comprenaient : en taillis sous futaie 493,874 hectares; en futaies feuillues, 193,091; en futaies résineuses, 152,646; en futaies mélangées, 90,518; en taillis en cours de conversion en futaies, 106,201; et en vides non compris dans les aménagements, 40,716. Total, 1,077,046 hectares.

A la même époque il y avait 1,900,000 hectares de bois appartenant aux communes et à des établissements particuliers; 5,500,000 hect. de bois des particuliers et 194,000 hect. de bois en Savoie, non encore classés. Le total donne 8,700,000 hect. ou les 17 centièmes de la superficie du territoire.

Il ressort d'un texte plus récent encore, le discours de M. Fould prononcé devant le Sénat le 27 mai 1865, qu'en 1850, l'état du sol forestier donnait 5,707,592 hectares pour les bois des particuliers, 1,869,028 pour ceux des communes et des établissements publics et 1,208,723 pour les bois domaniaux : total, 8,785,343 hectares; et qu'en 1865 les particuliers possèdent 6,126,849 hectares de bois, les communes et les établissements publics, 2,054,528 hectares et l'État 1,161,485 hectares, dont 1,094,283 restés sous la main du domaine et 67,202 compris dans la dotation immobilière de la couronne : total, 9,342,852 hectares, Si on déduit 240,000 hectares pour des défrichements en cours d'exécution ou autorisés, il reste 9,102,852 hectares ou 317,509 de plus qu'en 1850.

A défaut d'autre division exacte qui permette de se rendre compte de la manière dont ces bois se distribuent sur le terri-

toire, nous avons les chiffres de la statistique de 1842 qui répartissait ainsi les bois, par départements :

Ain, 3,497 hectares à l'État, et 107,689 aux particuliers ou aux communes, total 111,176 hectares ; — Aisne, 115,099, dont 8,663 à l'État ; — Allier, 103,001, dont 24,241 à l'État ;—Basses-Alpes, 100,790, dont rien n'appartient au domaine ; — Hautes-Alpes, 76,235, dont 1,938 à l'État ; — Ardèche, 94,741, dont 5,332 ; — Ardennes, 121,532, dont 23,866 ; — Ariége, 110,276, dont 38,868 ; — Aube, 93,203, dont 13,351 ; — Aude, 59,013, dont 12,331 ; — Aveyron, 88,989, dont 7,409 ; — Bouches-du-Rhône, 103,421 (rien à l'État) ; — Calvados, 38,734, dont 4,628 à l'État ; — Cantal, 81,778, dont 1,496 ; — Charente, 85,839, dont 5,481 ; — Charente-Inférieure, 67,799, dont rien n'appartient au domaine ; — Cher, 133,054, dont 14,125 à l'État ; — Corrèze, 54,154, dont 14,779 ; — Corse, 104,865, dont 21,554 ; — Côte-d'Or, 249,627, dont 47,450 ; — Cotes-du-Nord, 40,854, dont rien n'appartient à l'État ; — Creuse, 35,479, dont 693 lui appartiennent ; — Dordogne, 164,179, dont 437 ; — Doubs, 131,437, dont 5,807 ; — Drôme, 172,400, dont 12,094 ; — Eure, 130,242, dont 12,824 ; — Eure-et-Loir, 56,722, dont 6,550 ; — Finistère, 35,753, dont 3,447 ; — Gard, 116,464, dont 1,904 ; — Garonne (Haute-), 23,145, dont 15,782 ; — Gers, 60,461, dont rien n'appartient à l'État ; — Gironde, 129,007, dont 4,184 lui appartiennent ; — Hérault, 83,179, dont 902 ; — Ille-et-Vilaine, 49,492, dont 7,266 ; — Indre, 86,027, dont 10,409 ; — Indre-et-Loire, 87,651, dont 8,884 ; — Isère, 212,962, dont 13,240 ; — Jura, 154,365, dont 31,908 ; — Landes, 264,732, dont 3,181 ; — Loir-et-Cher, 81,208, dont 12,262 ; — Loire, 68,000, dont rien n'appartient à l'État ; — Loire (Haute-), 71,665, dont 218 lui appartiennent ; — Loire-Inférieure, 38,320, dont 4,480 ; — Loiret, 113,700, dont 12,789 ; — Lot, 112,047, dont rien n'appartient à l'État ; — Lot-et-Garonne, 61,081, dont rien n'appartient à l'État ; — Lozère, 45,328, dont 1,436 lui appartiennent ; — Maine-et-Loire, 56,913, dont 1,049 ; — Manche, 24,295, dont 337 ; — Marne, 95,337, dont 15,985 ; — Marne (Haute-), 192,219, dont 17,066 ; — Mayenne, 28,168, dont rien n'appartient à l'État ; — Meurthe, 187,367, dont 72,106 lui appartiennent ; — Meuse, 171,433, dont 39,436 ; — Morbihan, 35,736, dont 1,472 ; — Moselle, 136,109, dont 51,141, ; — Nièvre, 258,898, dont 24,523 ; — Nord, 59,085, dont 21,708 ; — Oise, 82,930, dont

12,834; — Orne, 89,012, dont 23,606; — Pas-de-Calais, 51,247, dont 7,312; — Puy-de-Dôme, 73,627, dont 995; — Pyrénées (Basses-), 131,157, dont 373; — Pyrénées (Hautes-), 102,543, dont 18,347; — Pyrénées (Orientales-), 59,585, dont 18,141; — Rhin (Bas-), 148,187, dont 53,288; — Rhin (Haut-), 143,322, dont 23,627; Rhone, 38,710, dont rien n'appartient à l'État; — Saône (Haute), 157,547, dont 7,119 lui appartiennent; — Saône-et-Loire, 167,101, dont 15,672; — Sarthe, 67,238, dont 10,532; — Seine, 1,354, dont rien n'appartient à l'État; — Seine-Inférieure, 102,923, dont 34,596 lui appartiennent; — Seine-et-Marne, 66,893, dont 4,447; — Seine-et-Oise, 100,109, dont 15,609; — Sèvres (Deux-), 45,812, dont 7,854; — Somme, 56,712, dont 4,661; — Tarn, 90,740, dont 7,757; — Tarn-et-Garonne, 51,416, dont 1,344; — Var, 240,082, dont 10,302; — Vaucluse, 60,884, dont 3,741; — Vendée, 32,285, dont 4,402; — Vienne, 88,678, dont 7,587; — Vienne (Haute-), 40,789, dont 455; — Vosges, 220,005, dont 86,227; — Yonne, 162,299, dont 15,758.

L'addition rend les totaux que nous avons déjà recueillis : 8,804,551 hectares pour l'ensemble des bois de la France, 7,702,671 pour les bois des particuliers (y compris sans doute ceux de l'apanage d'Orléans et du domaine privé du roi Louis-Philippe), et 1,101,880 pour les forêts de l'État, dont 52,972 hectares de bois mis dans la dotation de la couronne.

On pourrait recourir à un document beaucoup plus détaillé, qui est l'inventaire des forêts de l'Etat placé en 1836 dans le tableau général des propriétés de l'État que nous avons déjà plusieurs fois cité ; mais depuis bientôt trente ans il s'est effectué beaucoup de ventes et un certain nombre de reboisements sans compter les accroissements des legs ni les échanges, qui modifient l'exactitude des détails qu'on y pourrait chercher, et, pour ces détails eux-mêmes, même abrégés, il ne nous est pas possible de les produire. On comptait alors dans les trente-deux conservations 1,473 forêts ou divisions de forêts de l'État étendues sur une superficie de 1,019,139 hectares 64 centiares et évaluées 726,993,456 fr., non compris la valeur de celles qui n'avaient pu être estimées et en tenant compte des droits d'usage qui déprécient la valeur d'un certain nombre d'entre elles, quelquefois jusqu'à l'anéantir absolument.

L'administration des bois de l'État est centralisée à la direction générale qui est l'une des grandes divisions du ministère

des finances ; cette direction se subdivise en trente-cinq conservations, divisées elles-mêmes en inspections [1].

En voici le détail : Première conservation. — *Paris.* Inspections : Paris (Paris, Meaux, l'Isle-Adam, Provins), Beauvais (Beauvais, Clermont, Noyon, Senlis).

Deuxième conservation. — *Rouen.* Inspections : Rouen (Rouen, Grandcouronne), Blangy (Blangy, Réalcamp, Grandcourt), Caudebec (Caudebec, Guerbaville), Louviers (Louviers, Montfort-sur-Risle, Évreux, Vernon), Lyons-la-Forêt (Lyons-la-Forêt, la Feuillie), Saint-Saens (Saint-Saens, les Grandes-Ventes).

Troisième conservation. — *Dijon.* Inspections : Dijon (snd) (Dijon, Ancey, Auxonne, Gevrey), Dijon (nord) (Dijon, Saint-Seine-l'Abbaye, Mirebeau, Moloy), Beaune (Beanne, Arnay-le-Duc, Nuits), Châtillon-sur-Seine (snd) (Châtillon, Saint-Marc), Châtillon-sur-Seine (nord) (Châtillon, Recy-sur-Ource), Sémur (Sémur, Montbard, Saulieu).

Quatrième conservation. — *Nancy*, Inspections : Nancy (Nancy, Pont-à-Monsson, Vezelize), Abreschwiller (Abreschwiller, Cirey, Walscheid), Lunéville (Lnnéville, Baccarat, Badonviller), Sarrebourg (est, ouest), Toul (Toul, Colombey, Noviant-aux-Prés), Vic (Vic, Château-Salins, Albestrof, Dieuze).

Cinquième conservation.— *Strasbourg.* Inspections : Strasbourg (Strasbonrg, Niederhaslach, Wasselonne), Haguenau (Haguenau est, ouest, Drussenheim), la Petite-Pierre (La Petite-Pierre, Saar-Union), Saverne (Saverne, Ingwiller, Neuwiller), Schelestadt (Schelestadt, Benfeld, Obernay, Villé), Wissembourg (Wissembourg, Niederbronn, Soultz-sous-Forêt).

Sixième conservation. — *Colmar.* — Inspections : Colmar (snd) (Colmar, Rouffach, Ensisheim, Guebwiller, Munster), Colmar (nord) (Colmar, Ribeanvillé, Kaisersberg, Sainte-Marie-aux-Mines), Altkirch (Altkirch, Ferrette), Belfort (Belfort, Massevaux, Saint-Amarin, Thann), Mulhouse (Mulhouse, Habsheim).

Septième conservation. — *Douai.* Inspections : Lille (Lille, Valenciennes, Hazebrouck), Le Quesnoy (Le Quesnoy, Landrecies, Trélon), Abbeville (Abbeville, Nonvion, Amiens), Boulogne (Boulogne, Hesdin, Saint-Omer), Laon (Laon, Coucy-le-Château, Hirson, Vervins), Villers-Cotterets (Villers-Cotterets, Château-Thierry).

Huitième conservation. — *Troyes.* Inspection : Troyes (Troyes, Estissac), Auxerre (Auxerre, Ancy-le-Franc, Courson, Tonnerre), Avallon (Avallon, sud, Avallon, nord), Bar-sur-Aube (Bar-sur-Aube, nord, Bar-sur-Aube, sud), Bar-sur-Seine (Bar-sur-Seine, Chaource), Sens (Sens, Arcis, Joigny).

Neuvième conservation. — *Épinal.* Inspections : Épinal (Épinal, est, Épinal, ouest, Bains), Fraize (Fraize. Corcieux, Gerardmer), Mirecourt (Mirecourt, Darney, Dompaire), Neufchâteau (Neufchâteau, rive gauche, Neufchâteau, rive droite, Bulgnéville, Lamarche), Rambervilliers (Rambervilliers, Bruyères, Châtel), Remiremont (Remiremont, rive gauche, Remiremont, rive droite, Vagney), Saint-Dié (Saint-Dié, Brouvelieures, Saales), Senones (Senones, Raon, Schirmeck.

Dixième conservation. — *Châlons.* Inspections : Épernay (Épernay, Reims Chigny, Sézanne), Vitry-le-Français (Vitry-le-Français, Sainte-Menchould), Mézières (Mezières, Charleville, Monthermé, Signy-l'Abbaye), Rocroy (Rocroy, Fumay, Maubert-Fontaine, Givet), Sédan (Sédan, Vouziers, Mouzon).

Onzième conservation. — *Metz.* Inspections : Metz (Metz, Fauqnelmont), Bitche (Bitche, sud, Bitche, nord, Bitche, ouest), Briey (Briey, Audun-le-Roman, Lon-

La fameuse ordonnance de 1669, rendue sous le ministère de Colbert, partagea le royaume en dix-huit grandes maîtrises des eaux et forêts, subdivisées en 134 maîtrises composées chacune d'un maître particulier, d'un lieutenant, d'un garde-marteau, d'un garde général, de deux arpenteurs et d'un nombre indéterminé de gardes, avec un corps d'officiers de justice.

En 1790, la justice particulière des eaux et forêts fut sup-

guyon), Thionville (Thionville, Bouzonville, Kédange), Sarreguemines (Sarreguemines, Saint-Avold).

Douzième conservation. — *Besançon.* Inspections : Besançon (Besançon, Ornans, Quingey, Saint-Vit), Baume (Baume, l'Isle-sur-le-Doubs, Pierrefontaine, Vercel), Montbéliard (Montbéliard, Le Russey, Saint-Hippolyte), Pontarlier (Pontarlier, Levier, Monthe).

Treizième conservation. — *Lons-le-Saulnier.* Inspections : Lons-le-Saulnier (Lons-le Saulnier, Arinthod, Orgelet), Arbois (Arbois, Salins), Dôle (nord) (Dôle, Déchaux), Dôle (sud) (Dôle, Orchamps), Poligny (Poligny, Champagnoles), Saint-Claude (Saint-Claude, Moirans, Saint-Laurent).

Quatorzième conservation. — *Grenoble.* Inspections : Grenoble (Grenoble, Allevard, Saint-Laurent-du-Pont, Villars-de-Lans), Dié (Dié, Châtillon, La Chapelle-en-Vercors, Nyons).

Quinzième conservation. — *Alençon.* Inspections : Alençon (Alençon, Domfront, Balleroy, Vire), Le Mans (Le Mans, Mamers, Château-du-Loir), Mortagne (Mortagne, Bellême, Tourouvre), Dreux (Dreux, La Ferté-Vidame, Senonches).

Seizième conservation. — *Bar-le-Duc.* Inspections : Bar-le-Duc (Bar-le-Duc, Ligny, Triaucourt), Commercy (Commercy, Gondrecourt, Vaucouleurs), Montmédy (Montmédy, Damvillers, Dun, Spincourt), Saint-Mihiel (Saint-Mihiel, Pierrefite-Saint-Mihiel, Vigneulles-lès-Attonchâtel), Verdun (Verdun, Étain, Souilly, Varennes).

Dix-septième conservation. — *Mâcon.* Inspections : Mâcon (Mâcon, Louhans, Cluny), Autun (Autun nº 1, Autun nº 2, Charolles), Belley (Belley, Ambérieu, Yon-Artemare), Bourg (Bourg), Châlon-sur-Saône (Châlon, Buxy, Verdun-sur-le-Doubs), Nantua (Nantua, Châtillon de Michaille, Gey, Oyonnax), Lyon (Lyon, Saint-Étienne).

Dix-huitième conservation. — *Toulouse.* Inspections : Toulouse (Toulouse, Montauban), Foix (Foix, Ax, Tarascon), Saint-Gaudens (Saint-Gaudens, Aspet, Bagnères-de-Luchon, Saint-Béat), Saint-Girons (Saint-Girons, Castillon, Seix).

Dix-neuvième conservation. — *Tours.* Inspections : Tours (Tours, Loches, Amboise, Chinon), Blois (Blois nord, Blois sud, Bracieux), Lorris (Lorris, Châteauneuf, Montargis), Orléans (Orléans, Chilleurs, Vitry-aux-Loges).

Vingtième conservation. — *Bourges.* Inspections : Bourges (Bourges, Saint-Amand, Montrond, Sancerre, Vierzon-Ville), Châteauroux (Châteauroux, Issoudun), Clamecy (Clamecy, Varzy, Lormes), Cosne (Cosne, Châteauneuf, Beaumont-Laferrière, Nevers (Nevers, Château-Chinon-Ville, Decize).

Vingt-et-unième conservation. — *Moulins.* Inspections : Moulins (Moulins, Gannat), Clermont (Clermont, Issoire, Ambert), Montluçon (Montluçon, Cérilly, Cosne, Guéret).

Vingt-deuxième conservation. — *Pau.* Inspections : Pau (Pau, Bedous, Laruns,

primée, et la connaissance des délits donnée aux tribunaux civils. Déjà depuis 1740 la police des cours d'eaux avait été confiée à l'administration des ponts-et-chaussées, de formation toute nouvelle. Pendant une dizaine d'années, à partir de 1790, il n'y eut pour ainsi dire pas d'administration forestière; mais en 1801 il fut créé 5 administrateurs, 30 conservateurs, 200 inspecteurs, 300 sous-inspecteurs, 300 gardes généraux, 8,000 gardes et arpenteurs du service rétabli.

Les désastres de l'invasion furent particulièrement pénibles pour nos bois, qui furent dévastés au nord et à l'est par les troupes de l'ennemi et ensuite aliénés partiellement pour subvenir aux charges de l'occupation. Aussi, en 1817, par raison

Oloron), Bagnerres-de-Bigorre (Bagnerres-de-Bigorre, Ancizan, Arreau, Lannemazan, Loures), Saint-Palais (Saint-Palais, Bayonne, Orthez, Saint-Jean-Pied-de-Port, Tardets), Tarbes (Tarbes nord, Tarbes sud, Argelès, Lourdes, Auch).

Vingt-troisième conservation. — *Rennes*. Inspections : Rennes (Rennes, Fougères), Lorient (Lorient, Châteaulin), Nantes (Nantes, Blain, Bangé).

Vingt-quatrième conservation. — *Niort*. Inspections : Niort (Niort, Beauvoir, Fontenay), Augoulême (Angoulême, Saint-Jean-d'Angely, Marennes, Poitiers).

Vingt-cinquième conservation.—*Carcassonne*. Inspections : Limoux (Limoux, Carcassonne, Belcaire, Quillan, Rodome), Castres (Castres, La Brugnière, Bezacoult, Grésigne, Lacanne), Prades (Prades, Villefranche, Céret, Montlouis).

Vingt-sixième conservation. — *Aix*. Inspections : Aix (Aix, Aubagne, Tarascon), Avignon (Avignon, Carpentras, Apt, Cavaillon, Orange, Pertuis), Digne (Digne, Barcelonnette, Castellane), Sisteron (Sisteron, Forcalquier, Riez).

Vingt-septième conservation. — *Nimes*. Inspections : Uzès (Uzès, Nimes, Alais, Remoulins, Pont-Saint-Esprit), Privas (Privas, Montpezat, Bourg-Saint-Andéol, Vallon), Montpellier (Montpellier, Bédarieux, Mende, Marvejols).

Vingt-huitième conservation. — *Aurillac*. Inspections : Aurillac (Aurillac, Murat, Mauriac, Saint-Flour), Rhodez (Rhodez, Saint-Affrique, Espalion, le Puy, Langeac, Tulle, Limoges).

Vingt-neuvième conservation. — *Bordeaux*. Inspections : Bordeaux (Bordeaux, La Teste de Buch, Arès, Lespare et Ulch), Dax (Dax, Saint-Sever, Soustons, Marmande).

Trentième conservation. — *Ajaccio*. Inspections : Ajaccio (Ajaccio, Sartène, Vico), Corte (Corte, Vezzani, Calvi).

Trente-et-unième conservation. — *Chaumont*. Inspections : Chaumont (ouest) (Chaumont, Châteauvillain, Jnzennecourt), Langres (Langres, Auberive, Fays-Billot, Prautoy), Vassy (Vassy, Doulaincourt, Doulevant, Joinville, Saint-Dizier), Chaumont (est) (Chanmont, Bonrmont, Andelot, Bourbonne).

Trente-deuxième conservation. — *Vesoul*. Inspections : Vesonl (Vesoul, Jnssey, Rioz, Scey-sur-Saône), Gray (Gray sud, Gray nord, Dampierre-sur-Salon, Gy), Lure (Lure, Champagney, Héricourt), Luxeuil (Luxenil, Fancogney, Saint-Loup).

Trente-troisième conservation. — *Chambéry*. Inspections : Chambéry (Chambéry, Chatellard, Pont de Beauvoisin), Moutiers (Moutiers ouest Moutiers nord, Bourg

d'économie, voulut-on réunir la direction des forêts à celle des domaines; mais dès 1820 elle reprit son existence indépendante et c'est même de cette époque (1824) que date la fondation de l'École forestière de Nancy, école qui nous manquait et qui a fourni enfin à la France des officiers conservateurs éclairés et cultivateurs habiles des forêts.

La loi du 29 septembre 1791, réagissant, mais à l'excès, contre les entraves de l'ancien régime, avait donné aux particuliers la liberté illimitée de couper et de défricher leurs bois. L'abus rendit nécessaire le retour aux prescriptions de Louis XIV. Une loi du 9 floréal an XI (29 avril 1803) décida qu'aucun défrichement ne s'effectuerait pendant vingt-cinq ans sans une autorisation, et les vingt-cinq ans n'étaient pas écoulés en 1827,

Saint-Maurice), Albertville (Albertville sud, Albertville nord, Saint-Pierre d'Albigny), Saint-Jean de Maurienne (Saint-Jean de Maurienne, Modane, Lans-le-Bourg), Annecy (Annecy, Faverges, Thones, Frangy), Bonneville (Bonneville, Cluzes, Saint-Gervais), Thonon (Thonon, Évian, Le Biot, Saint-Julien).

Trente-quatrième conservation. — *Nice.* Inspections : Nice (Nice, Grasse, Puget-Théniers, Saint-Martin-de-Lantosca), Draguignan (Draguignan, Fréjus), Brignoles (Brignoles, Barjols, Toulon).

Trente-cinquième conservation. — *Gap.* Inspections : Embrun (Embrun, Briançon, Guillestre), Gap (Gap, Serres, Veynes), Saint-Marcellin (Saint-Marcellin, Vienne), Valence (Valence, Saint-Jean-de-Royans, Montélimart), Vizille (Vizille, La Mure, Bourg d'Oisans, Mens).

Le service des bois et domaines de la couronne, qui sont assujetis au régime forestier des bois de l'État, ne dépend pas du ministère des finances, mais du ministère de la Maison de l'Empereur où il se divise de cette manière.

Administration. — Un administrateur général, quatre bureaux : 1er bureau : Préparation du budget des dépenses, habillement et équipement, pensions de retraite, comptabilité des dépenses; — 2e bureau : Aménagement, assiette et vente des coupes, exploitation par économie, élagages et recepages, travaux forestiers, concession de menus produits, emploi des prestations en nature, service des eaux; — 3e bureau : Régie des domaines, baux, locations diverses, concessions et redevances, établissement des états de recouvrement des produits domaniaux, préparation du budget des recettes, constructions à distance prohibée; — 4e bureau : Contentieux. Questions de propriété et de servitudes, droits d'usage, échanges, acquisitions, suite des instances, appels et pourvois, remise et modération des condamnations, cessation de poursuites, règlement des indemnités pour dégâts commis par le gibier, recouvrement de créances litigieuses.

Inspections : Paris (Paris, faisanderie de Sénart, Valence en Brie), Versailles, Saint-Germain (Saint-Germain, Marly); Rambouillet (Rambouillet, Saint-Léger, Dourdan); Fontainebleau; Compiègne (Compiègne, Sainte-Périne); Laigue, Saint-Cloud.

A l'administration des bois est jointe celle des eaux dont la direction est à Versailles et les inspections à Versailles et à Marly.

quand fut publié le Code forestier. Les seuls bois dont le défrichement put se faire sans autorisation furent les jeunes bois, pendant vingt ans, ceux des parcs et jardins, ceux qui attiennent à des habitations et ceux d'une étendue de moins de dix hectares qui ne font pas partie d'autres bois et ne sont pas situés sur la pente d'une montagne. Nous voilà sortis du domaine de l'État, mais non pas absolument du domaine public, car c'est au nom de la nation perpétuellement vivante que la loi a ordonné que la propriété forestière privée supporterait des servitudes qui garantissent au pays ses approvisionnements de bois à travailler et à brûler, et le protégent contre des inondations inconnues. Mais, quelque utiles que soient les prescriptions de ces lois tutélaires, ce n'est jamais qu'en murmurant que les propriétaires les subissent, et il a fallu, avec le temps, tenir compte des plaintes de ceux qui protestaient contre l'immobilisation de leurs forêts. En 1851 l'Assemblée législative avait songé à adoucir en leur faveur la sévérité du Code de 1827; et en 1856 le gouvernement présenta lui-même le premier projet de la loi adoptée le 18 juin 1859, et, après qu'elle fut votée, parut le décret du 22 novembre 1859 qui détermina la zone rétrécie où les défrichements pouvaient nuire à la défense de l'État.

Avant l'ordonnance de 1669, provoquée par Colbert pour mettre des bornes au dépérissement de nos forêts, les constructeurs de navires avaient le droit de prendre où bon leur semblait dans les forêts royales les arbres nécessaires au travail de leurs chantiers. On peut croire que leurs recherches et leurs coupes, faites sans règles et sans contrôle, étaient une cause de ruine pour les bois. L'ordonnance mit de l'ordre dans l'exercice des droits laissés à la marine et, après les avoir réglés, les étendit à toutes les forêts des communes et des corporations religieuses et aussi à celles des particuliers situées à moins de 10 lieues de la mer. Lorsqu'en 1801 le premier consul reconstitua l'administration, les prérogatives de la marine furent maintenues. Elle eut même le droit d'établir pour toute la France un tarif uniforme du prix des bois qu'elle avait à employer et de les marquer de son marteau dans toutes les coupes mises en vente, sans distinction des essences ni des lieux. Souvent même elle fit opérer des abattages extraordinaires, par exemple en 1812, pour se procurer 257,000 stères de bois d'œuvre, quantité qu'elle ne put recueillir sans toucher à des arbres encore en pleine croissance. Le Code fo-

restier supprima le droit de martelage de la marine dans toutes les forêts particulières, et l'administration des constructions navales essaya de n'employer que les moyens du commerce pour s'approvisionner, mais, faute de précautions, elle n'y réussit pas toujours à son gré. Un décret du 16 octobre 1858 a autorisé les agents des forêts à lui livrer directement les bois utiles à son service qui pourraient se trouver dans les coupes qu'ils préparent, et les adjudicataires de ces coupes sont tenus de les abattre et de les préparer pour elle.

Mais l'État ne peut guère fournir plus de 10,000 stères de bois spéciaux à la marine, et il lui en faut encore 30,000[1].

Une partie de notre domaine forestier où la marine trouverait déjà tout ce qui lui manque, si l'on avait plus tôt cherché à en préparer l'exploitatiou, c'est la Corse, qui était autrefois entièrement couverte de forêts superbes. Les dévastations des Génois et les feux des bergers les ont en partie détruites; il en reste encore de très-beaux débris où abondent les essences précieuses, et, au premier rang, le pin « laricio » qui enfonce ses racines dans le granit des montagnes. Mais situées sur des pentes presque inaccessibles, ces forêts se sont refusées jusqu'à présent à une exploitation régulière. Pour en tirer parti, il y avait tout à créer, jusqu'aux routes, jusqu'aux voies de flottage, que des torrents qui ne sont pas barrés ne sauraient prêter, jusqu'aux bras d'ouvriers, que la paresse des habitants ne veut pas fournir.

Aussi l'administration emploie-t-elle, en Corse, un mode particulier d'exploitation. Elle cède pour cinq années consécutives le droit de coupe à un même entrepreneur, à la condition de recevoir de lui, le délai expiré, les divers travaux qu'il a dû exécuter pour profiter de sa concession. On parvient de cette manière à procurer au commerce et à l'industrie quelques-uns de ces beaux arbres, de ces pins larix, notamment, qui sur pied ne trouvaient pas toujours acquéreur à 2 francs, et qui, rendus à Toulon, y sont estimés 2,000.

La moyenne des défrichements de bois de toute nature opérés en France par l'État et par les particuliers s'élève à environ 30,000 hectares par an depuis 1852.

Les défrichements des bois d'une médiocre importance sont compensés par les aménagements, c'est-à-dire par les améliora-

[1] V. Clavé, *Études d'Économie forestière*, p. 229.

tions de culture et d'exploitation faites chaque année dans les bois de l'État et dans les autres bois soumis au régime forestier, que la loi a chargé l'administration de mettre en pratique. On sait qu'on appelle taillis les bois où les arbres sont coupés périodiquement avant d'avoir pu produire des graines et d'être en état de se reproduire par des semis naturels. Une futaie est au contraire une forêt ou partie de forêt où l'on laisse les arbres prendre tout leur développement. Les taillis sous futaie sont les bois où la masse des arbres est exploitée en taillis, mais où l'on y respecte ceux qui sont de belle venue. Comme il y a une fort grande différence de prix entre le bois coupé qui ne peut servir que de combustible et celui qui par ses dimensions peut être employé dans l'industrie, il y a un grand avantage à ce que les forêts soient exploitées en futaie; mais l'exploitation des futaies demande une expérience et des soins que l'on ne trouve que chez les agents de l'administration et encore faut-il du temps et de l'argent pour transformer peu à peu les taillis en futaies, car ce n'est pas tout que d'améliorer un domaine, il faut encore avoir de quoi opérer sa transformation et le transformer sans qu'il cesse de produire.

En 1827, quand fut discuté le Code forestier, M. de Bouthillier, alors directeur général des forêts, annonça qu'on allait procéder à la révision de tous les aménagements, de toutes les révolutions demeurés en grande partie tels que Colbert les avait réformés, vers 1669, année de la grande ordonnance forestière. De 1827 à 1859, il n'a été aménagé que 361,654 hectares de forêts domaniales, dont 154,375 en futaie pleine et 207,279 hectares en taillis sous futaie [1]. Il y avait donc encore en 1859 plus de 700,000 hectares qui s'exploitaient soit d'après les usages des localités, soit en vertu des anciens règlements dont la sagesse est depuis bien longtemps dépassée par les progrès de la silviculture. On a pratiqué depuis quatre ou cinq ans l'aménagement d'environ 60,000 hectares de cette masse. Mais quand les forêts de l'État auront été remises sur un pied nouveau et réglées d'après les lois de la science moderne, il restera les bois com-

[1] La plupart des forêts des environs de Paris, celles de Saint-Germain, de Marly, de Meudon, de Versailles, de Verrières sont exploitées en coupes d'une révolution de 25 et de 30 ans. Quant aux bois d'agrément, comme celui de Boulogne et celui de Vincennes, on n'y fait point de coupes périodiques et on y laisse les arbres se développer au gré de la nature, sans autre soin que d'abattre ceux qui meurent sur pied.

munaux à améliorer et là presque tout est taillis, c'est-à-dire en bois de feu.

Lorsque l'on évalue les forêts de l'État à la somme de 927 millions, on en estime en masse le sol ainsi que le capital-bois, qui, en taillis, ou en futaies, le couvre sous toutes les formes et à des degrés de richesse très-divers ; mais si du même coup l'État voulait et pouvait trouver à vendre tous ses bois, il n'en retirerait pas cette somme. Peut-être le dixième se vendrait 1,000 fr. l'hectare en moyenne et produirait 100 ou 120 millions ; mais 8 ou 900,000 hectares ne pourraient se vendre plus de 300 fr. et 200,000 autres hectares sont par leur situation, absolument invendables et presque inexploitables pour l'État lui-même. La vente des bois de l'État est donc une détestable opération financière, puisqu'elle détruit une valeur très-réelle, mais qui ne subsiste que sous la garde du pays entier et à condition qu'on en attende patiemment et qu'on en prépare les fruits.

Quoi qu'il en soit, nous possédons encore un assez beau domaine en bois de l'État et nous devons désirer tous qu'on ne le diminue pas, ou, si les nécessités des finances forcent de temps en temps à en aliéner quelques parties, que du moins les améliorations effectuées dans le reste compensent, et au delà, ces aliénations. Mais les reboisements ordonnés ne sont pas des reboisements effectués et l'homme peut bien des choses, mais non pas remplacer l'action du temps dans la formation des forêts. Or, celles que l'on vend sont toujours de beaux bois et il faut quarante, cinquante, cent ans, quelquefois plus pour qu'un reboisement donne les mêmes produits.

Depuis 1814 il a été aliéné à peu près 330,000 hectares de forêts domaniales[1]. En moyenne, les ventes auraient été de 6,000 hectares par an, mais il n'y a pas eu tant de régularité dans les aliénations, et c'est à de certaines époques, où les besoins étaient pressants, que la plus grande partie des sacrifices ont été accomplis. On aurait même perdu davantage, si les lois qui autorisaient la vente de nos bois avaient toutes été entièrement exécutées. En 1814, on voulut aliéner 300,000 hectares de bois ; en 1817, 150,000 ; en 1831, de quoi produire 4 millions de rente, pour 50 millions en 1850, à la suite des décrets de 1852 sur les biens de la famille d'Orléans, pour 35 millions

[1] Indépendamment de 403,488 hectares rendus aux émigrés en 1814.

avec une affectation spéciale et en 1855, pour 15 millions. Ces aliénations, décidées par quantités considérables, sont heureusement très-difficiles à opérer, car les acheteurs ne se présentent pas toujours dans les temps où on a besoin de leur argent. Ne nous en plaignons pas, car on ne vend guère à bon compte dans ces moments pénibles, et la perte de domaine à laquelle on se résigne ne procure pas les avantages immédiats que l'on a pu en attendre [1].

Défendre les forêts de l'État contre les aliénations imprudentes et les aménager avec soin, ce n'est pas assez. Il y a encore à les délivrer de charges fort lourdes.

Les charges de la propriété forestière de l'État sont les usages en bois et les usages dans les bois.

Jusqu'à la promulgation du Code forestier de 1827, les forêts du domaine de l'État étaient aussi soumises à des affectations de bois concédées à des particuliers. Ces affectations ont cessé le 1er septembre 1837. Les usages en bois s'exercent au profit de communautés. On désigne ainsi « l'affouage » pour chauffer les foyers, la « prise d'échalas » pour les vignes, la prise du

[1] En vertu de la loi du 23 septembre 1814 on a vendu 41,958 hectares 01, qui ont produit 35,240,835 fr. au prix moyen de 839 fr. 70 l'hectare ; en vertu de la loi du 27 mars 1817, 121,957 hectares 33, qui ont produit 88,241,164 fr. au prix de 839 fr. 70, et en vertu de la loi du 25 mars 1831, 116,780 hectares 33 qui ont produit 114,297,276 fr. au prix de 723 fr. 62. En 1831 la vente a été de 14,729 hectares à 675 fr. ; en 1832, de 42,703 hectares à 870 fr. ; en 1833 de 23,837 à 1,040 fr. ; en 1834, de 14,757 hectares à 1,229 fr. et en 1835 de 12,140 hectares à 1,190 fr., le prix étant toujours moindre dans le moment où l'on avait le plus besoin d'argent.

Sur les 35 millions de 1852, il n'avait été vendu que pour 22 millions et demi en 1863, et la vente faite, après 1855, a été limitée par le ministre lui-même à 5,635 hectares ayant produit 6,250,057 fr. 76 avec les frais, parce que l'opération était trop mauvaise.

« En 1856, comme en 1832, lorsque l'État a vendu des forêts, il ne s'est, en général, présenté aux adjudications que des spéculateurs désirant payer le prix d'acquisition en vendant la superficie et bénéficier du produit total de la vente du fonds, c'est-à-dire faire des opérations produisant 25 ou 30 p. 100 des capitaux engagés » (*Compte définitif des Finances de* 1856, p. 379). Il vaut donc infiniment mieux que l'État garde ses bois et emprunte, pourvu qu'il amortisse sa dette.

M. Fould vient de faire ressortir d'une nouvelle manière les prétendus avantages de la vente des bois de l'État. « En 1817, dit-il, une vente considérable a été faite. En vertu de la loi du 25 mars, l'État a remis à la Caisse d'amortissement 150,000 hectares de bois, dont l'aliénation devait avoir lieu et le produit en être affecté à des rachats de rente. Le compte de l'opération présente les résultats suivants :

Sur 150,000 hectares, 122,000 environ ont été aliénés de 1818 à 1824, et ils ont

« merrain » pour les meubles et les ustensiles, le « marronnage » pour les contructions, les « chablis » ou prises de bois renversés, les « bois morts » des menues essences et d'autres semblables. L'usage dans les bois comprend le pâturage, la glandée ou pacage, etc.

La loi interdit de faire des concessions nouvelles d'usages en bois et elle a fait réviser dans un délai de deux ans les concessions attestées par des titres. Pour les usages en bois, elle les a déclarés rachetables et n'a maintenu que le droit de pâturage là où les communes ne peuvent s'en passer et dans les limites de la charge que peut supporter la forêt.

L'affouage date d'une époque où le bois n'avait pas une grande valeur marchande et où le commerce n'était pas capable d'approvisionner les marchés. Les communes en souffrent, parce qu'il leur enlève des revenus qui leur seraient très-utiles et les paysans n'en retirent pas le profit qu'ils pensent, puisqu'il leur faut payer en centimes additionnels et en droits d'octroi l'argent dont les communes, privées du revenu des bois, ont besoin pour leurs écoles, leurs églises, leurs chemins. Le pays y perd tout entier, car il n'y a pas de débit de bois plus impar-

produit un total de 88,241,000 fr. qui, employés au rachat du 5 p. 100, au prix de 79 fr. 58 c., cours moyen de cette époque, ont permis d'amortir plus de 5 millions et demi de rentes.

En supposant que ces rachats n'eussent pas eu lieu, et que les bois n'eussent pas été vendus, le Trésor aurait servi, depuis 1820, terme moyen des aliénations, une rente annuelle de 5,500,000 fr., soit pour 46 ans. . . . . . 247,500,000 fr.

D'un autre côté l'État aurait joui du revenu des forêts pour une somme annuelle de 2,206,000 fr. ou en 46 ans.		99,270,000 fr.	
Mais il a touché des impôts fonciers pour environ.	13,505,000 fr.	25,417,000	
et des droits de transmission pour.	11,912,000		
Ce qui réduit les sommes que n'a pas touchées le Trésor à.		73,853,000	73,853,000 fr.

Ce chiffre comparé aux arrérages de rentes que l'État n'a pas eu à payer fait ressortir un bénéfice de . . . . 173,647,000 fr. et comme le Trésor devrait encore continuer à servir la rente, un bénéfice égal se présenterait dans 45 ans (Séance du Sénat du 27 mai 1865).

Il y a un autre compte à faire, c'est celui de la valeur progressive que les bois vendus auraient prise ; il y a aussi à dire qu'on pouvait amortir la dette par d'autres moyens, et enfin que ce n'est pas pour leur valeur de vente, ni même pour leur revenu qu'il faut qu'un État possède des bois et qu'il les garde. Ajoutons qu'on voulait alors amortir la dette et qu'à présent on est las de l'augmenter.

fait qu'une distribution qui ne tient aucun compte des variétés de bois et qu'une consommation qui brûle pour le chauffage ou utilise en outils et en instruments grossiers d'agriculture des essences qui seraient recherchées par l'industrie. Ce qui se pourrait vendre 15 et 20 fr., par exemple du hêtre bon pour la sabotterie ou la carrosserie, on l'emploie comme bois de feu du prix de 7 francs.

Et l'injustice même de cette distribution, n'y a-t-il rien à en dire ? Les malheureux bien souvent ne reçoivent pas de part. Enfin c'est une cause continuelle de fraudes, de plaintes, de querelles, de procès qui contribuent à aigrir le caractère déjà si difficile d'un grand nombre de nos paysans.

L'affouage ne devrait être conservé que dans les localités où il est presque impossible que les ventes puissent être réalisées.

Les droits d'usage établis dans une partie de nos forêts domaniales sont au moins aussi fâcheux pour la bonne tenue et la bonne production des forêts. Reste des concessions de l'affouage communal que les seigneurs avaient dû faire aux colons de leurs terres et aux communes qu'il avait été de leur intérêt de voir se former sur leurs censives, ils ne se sont conservés qu'en peu d'endroits conformes aux titres antiques et presque partout ils ont subi déjà des modifications ou des restrictions diverses.

Il y a d'abord, quoi qu'on puisse dire, quelque chose de choquant à ce qu'on trouve dans un même État des communes dotées d'une sorte de patrimoine surabondant lorsque le nécessaire manque à tant d'autres ; mais des inconvénients très-réels sont attachés au régime des usages. Ils retiennent presque toujours sur des terres médiocres, et surtout médiocrement cultivées, une population que contente la sécurité d'une chétive existence forestière et qui ne fait aucun effort pour sortir de sa condition. Ils empêchent enfin le propriétaire du fonds de s'en occuper avec le même soin que s'il en retirait un profit, et l'État laisse ainsi dans une sorte d'abandon des propriétés, quelquefois fort belles, que des routes et des repeuplements réguliers rendraient très-productives [1].

[1] M. Fould dit qu'une partie des bois, qui étaient la propriété indivise des communes et de l'État, ne produisait que 5,700 fr. en moyenne de 1844 à 1853, mais que depuis cette époque une somme de 500,000 fr., ayant été affectée à la construction de routes; le produit s'est élevé en 1864 à 270,732 fr. Nous avons déjà cité des chiffres de ce genre, et nous allons en citer encore tout à l'heure.

Sans doute le mal a depuis bien longtemps attiré l'attention du législateur. Les seigneurs féodaux eux-mêmes avaient de bonne heure voulu restreindre les concessions qu'ils avaient faites. L'ordonnance de 1669 et le Code forestier de 1827 ont autorisé l'administration du domaine à affranchir les bois en rachetant les usages ou en abandonnant des cantons de bois, en toute propriété, aux usagers pourvus de titres valables ; mais la ténacité et l'avidité rustique n'ont point permis d'opérer un affranchissement si désirable. Ni les rachats ni les cantonnements n'ont pu être entrepris avec régularité, et, le 1er janvier 1857, sur les 1,077,000 d'hectares de forêts domaniales les droits d'usage en grevaient encore 319,592.

Cependant on a pu, dans ces dernières années, faire des compromis avec un nombre de communes qui ne cesse de s'accroître.

En 1859, le nombre des cantonnements homologués s'élevait à 177 ; il a monté à 275 en 1860 ; en 1861 on a terminé 70 cantonnements nouveaux, 46 en 1862, 33 en 1863, 40 en 1864. Et par « cantonnements » il faut entendre l'affranchissement complet d'une forêt, moyennant l'abandon d'une de ses parties.

Que, d'un côté, les cantonnements se propagent et que d'autre les aménagements se continuent : nos forêts de l'État n'ont qu'à y gagner. En 1861, il a été statué sur l'aménagement de 246 forêts, dont 49 appartenaient à l'État et 197 à des communes ou à des établissements publics. Leur étendue couvrait 92,000 hectares ; en 1862, des décrets ont réglé l'aménagement de 74,581 hectares répartis en 214 forêts ; en 1863, de 79,250 hectares compris dans 36 forêts domaniales et 147 autres forêts; en 1864, de 86,316 hectares compris dans 230 forêts, dont 26 domaniales. Nous avons vu que sur ces 250,000 hectares, il y en a déjà 60,000 dont l'aménagement est commencé.

Tout à l'heure nous disions qu'il y a des trésors dans le domaine forestier de la Corse, des trésors que, faute de routes, on ne savait comment saisir, mais déjà, au chapitre des routes et des chemins, nous avons vu que l'on construisait enfin des voies destinées à pénétrer dans ces forêts d'une richesse jusqu'à nos jours inutile. Nous avons vu aussi qu'on en construisait d'autres pour percer à jour tous nos grands massifs de bois. C'est ainsi qu'en 1861 il a été empierré 110 kilomètres de chaussées forestières et qu'en 1864 il en a été construit à neuf

70 en même temps qu'on améliorait la viabilité de 96. L'argent placé ainsi est productif au plus haut degré, puisqu'il donne un revenu immédiat de 15, de 20, même de 25 pour 100 et qu'il accroît proportionnellement le capital du domaine forestier. On affecte à ces percements le produit de la vente de certaines parties de bois dont la conservation n'est pas indispensable et la loi d'affectation va même jusqu'à permettre aux acquéreurs de les défricher. Cela est bien, mais à la condition qu'on y regardera de bien près, car il ne faut pas améliorer d'une main et détériorer de l'autre.

La loi de 1859 qui a réduit, sur les zones frontières, le nombre des réserves imposées aux bois et permis de développer le réseau des routes d'exploitation, doit produire un bon effet sur les revenus de nos bois de l'Est, car il paraît qu'on a estimé jusqu'à 20 millions la somme que les interdictions militaires empêchaient de faire produire à toute la région boisée qui les subissait, mais il y aura toujours une partie de ces interdictions qui subsistera, et enfin l'État n'est pas le seul propriétaire de bois de cette région.

En résumé, qu'y a-t-il à faire pour que le milliard que valent les 1,160,000 hect. des forêts de l'État produise un bon revenu? Nous le savons maintenant : délivrer les bois domaniaux des usages, et principalement de l'affouage, cantonner les communes usagères, et percer des routes bien entendues. Mais nous y revenons sans cesse, qu'on ne soit jamais trop sévère quand les besoins financiers demandent l'aliénation de quelque partie de nos forêts[1]. Et, dans un intérêt plus général encore, que l'on n'autorise les défrichements de bois qu'à bon escient, même sur les terres de la propriété privée.

Il y a en ce moment une tendance générale à donner satisfaction à ce qu'on appelle les libertés économiques, qui sont fort distinctes des libertés politiques. Certainement on ne se trompera pas une fois sur dix en cédant à cette disposition; mais il y a des cas où les théories économiques sont plutôt faites pour un avenir plus ou moins éloigné que pour être mises en pratique sur-le-champ. Défions-nous donc quelquefois de

[1] Ceci était écrit avant que le gouvernement proposât de vendre pour 100 millions de bois dont le produit serait employé en travaux extraordinaires.

nos mots de « liberté » et de « libéral » qui s'appliquent maintenant à des objets et à des idées où la liberté n'a que faire [1].

Tels qu'ils sont, les bois de l'État n'en constituent pas moins une belle fortune, et une fortune où c'est le temps qui forme le capital plus encore que ne le fait l'activité individuelle. Image des anciens patrimoines de famille, nous devons les respecter avec un soin égal au zèle qui nous fait partout ailleurs chercher la matière des innovations utiles. C'est là l'unique bien-fonds productif que l'État doive conserver, et ce bien qui lui rapporte 40 millions de produit brut, personne ne doute parmi les gens du métier qu'une bonne administration, disposant d'un capital de perfectionnement, ne puisse, dès ce siècle-ci, lui faire produire le double.

Les forêts de l'État sont inscrites au budget de 1865 pour une recette de 40,256,500 fr. dont 1,225,000 fr. de contributions des communes et établissements publics pour frais de régie de leurs bois. Le détail du revenu donne 33,700,000 fr. pour le prix principal et 505,500 fr. pour les charges additionnelles des coupes; 3,626,000 fr. pour les menus produits (châblis, plants sur mesures, fruits, semences, herbes, minerai, terre, pierre, sable), pour les droits de chasse, de redevances, d'amendes, etc., et 1,200,000 fr. pour les bois cédés directement aux arsenaux de la marine. Les frais de régie et d'exploitation montent à 8,575,717 francs, ou à un peu plus de 20 pour 100.

Une fois comptées les forêts, ce qui reste du domaine productif de l'État est bien peu de chose; mais, comme nous l'avons fait remarquer, il est impossible de désirer qu'il en soit autrement et que l'État fasse concurrence aux agriculteurs, aux éleveurs, aux vignerons, aux jardiniers, sans profit pour personne et au détriment de tous et de lui-même.

Avant de terminer ce chapitre qui est l'un des plus longs de

[1] Nous lisons ceci par exemple dans le dernier *Exposé de la situation de l'Empire* (1865) : « Les baux de chasse ne produisaient que 382,000 fr. en 1863. Ils ont été renouvelés pour 9 ans au prix bien supérieur de 850,000 fr. qu'il a été aisé d'obtenir en introduisant des clauses libérales dans le nouveau cahier des charges. » Je ne sais si le mot libérales est bien juste, car s'il regarde les intérêts des chasseurs, il ne s'applique peut-être pas aussi exactement à l'intérêt du domaine forestier. Ce serait à nos silviculteurs de répondre.

notre ouvrage, nous prendrons non pas au budget de 1865, mais au dernier compte particulier du ministère des finances, les chiffres du produit des divers articles que la langue administrative comprend sous la dénomination de domaines, en en séparant toutefois les forêts. Nous y verrons, ce que nous avons bien des fois remarqué, que les produits du domaine public sont confondus avec les produits du domaine de l'État, mais nous y aurons l'occasion, sans revenir sur nos définitions et nos distinctions, de retrouver d'un coup d'œil tous les détails de la fortune particulière de l'État, telle que nous l'avons décrite, séparément des autres parties de la fortune générale de la nation. Voici donc les données du compte de 1862.

1° *Produits des domaines.* — Revenus des domaines, 416,252 fr. 30; produits des terrains des fortifications et des bâtiments militaires, 669,442 fr. 54; dommages intérêts adjugés à l'État autres que ceux concernant les forêts et la pêche, 12,142 fr. 27; rentes (arrérages et rachats), 45,257 fr. 72; prix de vente de mobilier et créances exigibles, 270,820 fr. 74; épaves, deshérences et biens vacants, 738,888 fr. 28; domaines et bois engagés ou échangés, 255 fr. 13; biens vendus en exécution des lois du 18 mai 1850 et antérieures, 3,071,981 fr. 22; produits de l'ancien domaine extraordinaire, 18,275 fr. 16; fermage du droit de pêche (baux et licences), 253,286 fr. 96; recettes accidentelles, 165,756 fr. 13.

Total, 5,663,673 fr. 95.

2° *Prix de vente d'objets mobiliers provenant des ministères.* — Ministère d'État, 22,926 fr. 77; ministère de la justice, 353 fr. 29; ministère des affaires étrangères, *néant;* ministère de l'intérieur, 44,020 fr. 08; ministère des finances, 250,841 fr. 26; ministère de la guerre, 3,056,068 fr. 55; ministère de la marine, 681,112 fr. 43; ministère de l'instruction publique, 1,736 fr. 53; ministère des cultes (à joindre à la justice), 12,944 fr. 75; ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, 334,011 fr. 53.

Total, 4,404,015 fr. 29.

Produits d'établissements spéciaux régis ou affermés par l'État (non compris les pensions d'élèves) :

Écoles vétérinaires, 16,041 fr. 15; bergeries, 35,896 fr. 15; vacheries d'expérience, 22,979 fr. 78; haras et dépôts d'éta-

lons, 590,324 fr. 56; écoles d'arts et métiers, 71, 350 fr. 02; établissements thermaux, 316,891 fr. 14.

Total, 1,053,482 fr. 80.

Total général des trois sections, 11,120,172 fr. 04. En 1861, le total était 13,010,322 fr. 94, avec une différence d'environ 2 millions, mais on comprend qu'il y ait d'une année à l'autre des différences dans l'importance des ventes que l'on fait.

Il est inutile, croyons-nous, de nous résumer une dernière fois, car assurément nous avons plutôt trop insisté que glissé légèrement sur la séparation qu'il faut faire du domaine public inaliénable, confié soit à l'État, soit aux départements, soit aux communes, et du domaine aliénable de la nation dont la principale part appartient à l'État, et qui comprend à la fois des propriétés immobilières et des biens mobiliers. Le seul point où la théorie et la pratique soient difficiles à concilier, c'est quand il s'agit des collections mobilières auxquelles leur destination donne le caractère inaliénable du domaine public.

Nous n'ajouterons donc rien à ce que nous avons dit, sauf encore une observation sur la manière dont les propriétés de l'État sont affectées à des services publics, car il est essentiel qu'on n'affecte à des services publics que des biens qui leur conviennent et qu'on n'en affecte qu'à des services qui en ont besoin.

Dans l'origine le mode d'affectation n'était soumis à aucune règle et les divers services s'emparaient sans contrôle des bâtiments et des terrains domaniaux qui se trouvaient à leur convenance. A plusieurs reprises, le gouvernement essaya de remédier à des abus qui réduisaient sans cesse le nombre des biens de l'État susceptibles d'être aliénés.

Un arrêté du Directoire exécutif du 25 frimaire an VII chargea la régie de l'enregistrement de faire dresser l'état des édifices, emplacements et domaines nationaux employés au service public en y joignant des notes sur l'utilité de leur destination actuelle ou la possibilité de leur aliénation. Un arrêté des consuls du 13 messidor an X prescrivit à peu près les mêmes mesures; mais l'administration des domaines ne put se procurer que des renseignements incomplets.

L'arrêté du 13 messidor an X, en décidant qu'aucun édifice national ne pourrait être mis à la disposition d'un ministre

qu'en exécution d'un arrêté des consuls, devait avoir pour effet de mettre plus de régularité dans les affectations qui pouvaient être faites dans l'avenir, mais comme chaque ministre avait la faculté de provoquer, seul, le décret ou l'ordonnance d'affectation, les ministères et les administrations publiques cédaient à d'autres services, et même à des établissements religieux, les immeubles qui leur avaient été affectés sans en donner avis au ministre des finances. L'administration de l'enregistrement et des domaines, chargée, par l'article 12 de la loi des 19 août-12 septembre 1791, de veiller à la conservation des parties du domaine national qui n'étaient pas affectées au service militaire, se trouvait donc toujours dans l'impossibilité de remplir sa tâche, faute de documents exacts sur leur nombre et leur valeur. La loi du 31 janvier 1833 ordonna enfin qu'il serait fait un tableau général de toutes les propriétés de l'État affectées à un service public et une ordonnance royale, en date du 14 juin 1833 établit que, dorénavant, aucun immeuble de l'État ne pourrait être affecté à un service quelconque, sans que le ministre qui en réclamait l'affectation se fût concerté avec le ministre des finances. Chaque ordonnance d'affectation devait, de plus, être insérée au *Bulletin des Lois*. Il faudrait que les termes de cette ordonnance de 1833 fussent toujours scrupuleusement observés [1].

Naguère a été rendu un décret, celui du 2 novembre 1864 [2], dont l'effet devrait être généralisé, non pas pour mettre encore une fois la France dans un accès de dépense, mais pour que ce qui a été fait en 1836 [3], quand on a dressé l'inventaire estimatif des

[1] V. en 1864 le rapport de M. De Voize au Corps législatif sur un projet d'aliénation à terrains militaires. Nous l'avons déjà indiqué page 256.

[2] « Il est nommé une commission pour examiner : 1° quels sont, parmi les immeubles situés à Paris et affectés à un service public, ceux qui doivent recevoir des agrandissements ou être reconstruits en tout ou en partie pour satisfaire aux nécessités du service; 2° quelle est l'importance, au point de vue de la dépense, des travaux à effectuer pour l'agrandissement ou la reconstruction de ces immeubles; 3° quel est le degré d'urgence de ces travaux et dans quel ordre ils doivent être successivement exécutés; 4° quels sont les terrains et propriétés domaniales situés dans le département de la Seine dont l'aliénation pourrait être autorisée. »

Les travaux de cette commission doivent préparer l'exécution d'un programme général de tous les grands travaux à exécuter dans Paris, au compte de l'État, programme arrêté de concert entre les diverses administrations publiques.

[3] En exécution de la loi de finances du 31 janvier 1833, les divers départements ministériels recueillirent et transmirent au ministère des finances les documents qui permirent au directeur général de l'enregistrement et des domaines (c'était alors

biens du domaine de l'État, pour que ce travail, disons-nous, soit repris et que le classement des articles du domaine public et des articles du domaine de l'État y soit rigoureusement poursuivi, en même temps qu'on constaterait l'état des immeubles et des propriétés et qu'on examinerait s'il est réellement utile que l'État les possède, s'ils sont affectés à des services réellement nécessaires, s'ils leur sont affectés avec convenance et encore s'il n'est pas besoin que l'on pourvoie aux exigences de tels et tels services nouveaux.

Nous voudrions aussi que toutes les fois qu'on dresse un inventaire des biens du domaine de l'État, on le commence par la description et l'estimation des biens du domaine de la couronne qui n'en est que fictivement et passagèrement détaché.

M. Calmon) de former le tableau général des propriétés de l'État affectées à un service public. Ce tableau, qui forme un volume in-4° de 480 pages a été publié au commencement de l'année 1836.

Il se compose de 8,778 articles dont la valeur a été fixée à la somme de 536,096,874 fr. et qui se répartissaient de cette manière :

Chambre des Pairs.	7	articles estimés	6,348,393 fr.
Chambre des Députés.	1	—	8,450,000
Justice et Cultes.	363	—	39,926,373
Affaires étrangères.	3	—	2,951,492
Instruction publique.	11	—	28,625,343
Intérieur.	1,776	—	57,578,423
Commerce.	59	—	22,392,182
Guerre.	5,199	—	205,441,309
Marine.	281	—	125,944,099
Finances.	1,078	—	38,439,160

La loi du 31 janvier 1833 n'avait ordonné l'établissement que de la liste des propriétés de l'État affectées à un service public, mais, en dressant le tableau ordonné, l'administration des domaines fut chargée par le ministre des finances d'étendre son travail aux propriétés nationales qui n'avaient été affectées à aucun service, c'est-à-dire aux forêts domaniales régies par l'administration des forêts, aux propriétés de l'État demeurées sous la main de l'administration des domaines ou comprises dans le bail des salines et mines de sel de l'Est.

Les forêts, d'une étendue de 1,019,140 hect., furent estimées alors 726,993,456 fr.; les propriétés demeurées sous la main de l'administration des domaines, au nombre de 808, furent évaluées 8,685,570 fr., et les propriétés comprises dans le bail des salines et des mines de sel de l'Est, au nombre de 53, le furent à la somme de 3,795,839 fr., évaluation vraiment trop peu d'accord avec la valeur des choses.

On n'a pas compris dans le tableau des propriétés régies par les domaines, les lais et relais de mer dont il eut été trop difficile de déterminer, même approximativement, l'étendue. Quant au reste de ces propriétés, le plus grand nombre sont des îles et des îlots de rivières qu'il est difficile d'aliéner.

CHAPITRE X.

DOMAINE DES DÉPARTEMENTS ET DES COMMUNES.

§ 1. — Domaine départemental.

Le département est l'une des grandes divisions politiques et administratives de la France. Ce n'est pas une sorte de petite nation dans la nation, comme l'est la commune, qui, à la rigueur, dans un âge de lumière et de paix, pourrait vivre par elle-même et se suffire. Aggrégation de communes dont il représente les intérêts généraux, sans cependant représenter les supérieurs, ce qui est le fait de l'État, le département, pour remplir les devoirs que les lois organisatrices du pays lui ont dévolus, doit être détenteur d'une partie de ce domaine public dont nous avons fait la description méthodique, et posséder même comme propriétaire un domaine administratif civil, qui sera surtout, qui sera presque exclusivement composé de propriétés immobilières. De quels biens mobiliers peut-il être en effet propriétaire? Uniquement du matériel des bâtiments affectés à des services publics ou des valeurs qu'il a reçues pour accomplir plus aisément certaines de ses fonctions. Comme il n'a pas des obligations aussi étendues que l'État dans sa sphère et que la commune dans la sienne, il n'aurait que faire d'un revenu tiré de propriétés foncières, et surtout de celles dont les produits se partagent en nature. Quelques départements possèdent de ces biens, mais c'est par exception, et encore y a-t-il une raison qui l'explique.

Les départements ont commencé à être propriétaires dès

l'année 1791. Il résulte d'un document législatif, la loi du 16 juin 1824, que depuis une époque dont il est difficile de donner la date [1], mais qui doit être ancienne, ils ont pu recevoir par legs et donations.

Les propriétés départementales se divisent en propriétés immobilières, en propriétés mobilières et en certains droits de l'espèce que l'on désigne sous le nom d'incorporels.

Le domaine immobilier des départements comprend les propriétés affectées à un service public obligatoire, comme les hôtels de préfecture et de sous-préfecture, les palais de justice, les prisons, les casernes de gendarmerie, les asiles d'aliénés, les routes départementales, et les propriétés qui, sans être affectées à un service public obligatoire, ont cependant une destination d'utilité départementale.

C'est le décret du 9 avril 1811 qui a concédé aux départements la plus grande partie de leurs propriétés immobilières. L'État leur avait primitivement confié en location des immeubles nationaux pour y installer leurs services, mais ces loyers n'étaient généralement point payés, et il en coûtait à l'administration des domaines des frais considérables d'entretien et de réparation dont il parut juste de la décharger, en remettant la propriété de ces immeubles aux départements locataires. La concession fut faite à titre gratuit; mais en réalité ce n'était pas une libéralité, puisque la concession n'était effectuée qu'à la charge par les départements, arrondissements et communes qu'elle dotait, d'acquitter la contribution foncière, et de supporter les grosses et menues réparations dont ils étaient jusqu'alors exempts. L'article 4 du décret portait qu'à l'avenir il ne pourrait être disposé d'aucun édifice national qu'en vertu d'un décret nouveau.

Cette concession fut donc onéreuse en fait, mais il ne faut pas oublier que, dans le principe, les départements avaient dû, par des acquisitions ou des locations, se pourvoir des immeubles qui leur étaient nécessaires, et que ce n'était que par tolérance que l'État n'avait pas tenu la main à ce qu'ils s'acquittassent de cette obligation.

Le décret de 1811 n'a d'ailleurs cédé aux départements, arrondissements et communes que les immeubles qu'ils occupaient alors.

[1] Herman, *Traité d'administration départementale*, I, 17.

Les propriétés immobilières départementales non affectées à des services publics sont généralement des terrains cultivés en pépinière, des fermes modèles, des eaux thermales qui ne seraient pas d'un produit assez considérable pour être exploitées par l'industrie privée, des édifices qui ont été d'abord employés pour des services départementaux, et qui sont devenus libres provisoirement, et enfin quelquefois des monuments ayant un caractère historique, dont les départements ont fait l'acquisition.

Quelques-unes de ces propriétés sont susceptibles de produire un revenu, mais ce n'est que le très-petit nombre, et en 1838, lors de la discussion de la loi du 10 mai, le ministre de l'intérieur n'évaluait pas ce revenu à plus de 12,000 francs pour toute la France.

Les propriétés mobilières des départements se composent des mobiliers qu'ils sont chargés de placer et d'entretenir dans les bâtiments affectés obligatoirement à des services publics. La valeur de ces mobiliers était estimée naguère à 6 millions.

On ne doit pas considérer comme des propriétés fixes les droits dits incorporels dont jouissent les départements. Ce ne sont en effet que des péages et des taxes qu'ils sont passagèrement autorisés à percevoir, mais toujours avec une affectation spéciale à des travaux publics. Il y a peu de départements en possession de ces droits, et leur importance financière est très-faible.

La loi n'oblige pas absolument les départements à posséder les immeubles qui doivent être affectés à des services obligatoires. Elle exige seulement qu'ils en soient pourvus, et leur laisse à choisir de les louer ou de les acquérir[1]. Si le gouvernement ne peut contraindre les départements à posséder, il n'a pas non plus reçu de la loi le droit de les contraindre à se déposséder des propriétés qui ne leur sont plus nécessaires; mais les préfets doivent viser les délibérations des conseils généraux relatives à des aliénations de propriétés départementales, et ils peuvent leur refuser l'autorisation d'aliéner[2].

[1] Voir la loi du 10 mai 1838.

[2] Le Corps législatif est actuellement occupé à examiner préparatoirement un projet de loi qui change le régime financier de l'administration des départements et des communes. Comme il sera sans doute adopté avant que cet ouvrage paraisse, il

Il est inutile de dire qu'étant capables d'acquérir et d'aliéner, les départements peuvent faire des échanges; mais les acquisitions, aliénations et échanges ne s'effectuent qu'en vertu d'une autorisation préfectorale donnée en conseil de préfecture.

En matière d'immeubles pris par eux en location, les départements ne sont libres d'agir que jusqu'à la concurrence d'une somme de 12,000 francs. Aux termes de l'article 31 de la loi du 10 mai 1838, qui supplée, quant aux départements, au silence de l'article 910 du Code Napoléon, ils ne pouvaient recevoir par legs ou donations au delà de 3,000 francs qu'autorisés par un décret, rendu en conseil d'État; mais, depuis le décret dictatorial de 1852, les préfets ont qualité pour accepter ou refuser les donations consistant en sommes d'argent ou objets mobiliers, qui

faut en extraire déjà ce qui concerne la gestion de la fortune départementale. On y lit donc ces dispositions nouvelles :

« Les Conseils généraux statuent définitivement sur les affaires ci-après désignées :

1° Acquisition, aliénation et échange de propriétés départementales immobilières ou de rentes sur l'État, quand ces propriétés ou ces rentes ne sont pas affectées à un service public;

2° Mode de gestion des propriétés départementales;

3° Baux de biens donnés ou pris à ferme ou à loyer, quelle qu'en soit la durée;

4° Changement de destination d'une propriété départementale, lorsque cette propriété n'est affectée à aucun service public;

5° Acceptation ou refus de dons et legs faits au département sans charges ni affectation immobilières, quand ces dons et legs ne donnent pas lieu à réclamation;

6° Déclassement des routes départementales sur la proposition du préfet, lorsque le tracé desdites routes ne se prolonge pas sur le territoire d'un ou plusieurs départements voisins;

7° Projets, plans et devis pour la construction, les grosses réparations ou l'entretien des routes départementales et pour les autres travaux à exécuter sur les fonds départementaux, le tout sur la proposition du préfet;

8° Offres faites par les communes, par des associations ou des particuliers pour concourir à la dépense des routes départementales ou d'autres travaux à la charge des départements;

9° Désignation des chemins vicinaux d'intérêt commun et des communes qui doivent concourir à leur construction et à leur entretien sur l'avis des conseils municipaux et des conseils d'arrondissement et sur la proposition du préfet;

10° Emploi, sur la proposition du préfet, de fonds libres provenant d'emprunts ou de centimes extraordinaires recouvrés où à recouvrer dans le cour de l'exercice;

11° Assurances des bâtiments départementaux;

12° Actions à intenter ou à soutenir au nom du département, sauf les cas d'urgence, dans lesquels le préfet pourra agir conformément à l'article 36 de la loi du 10 mai 1838;

13° Transactions concernant les droits des départements.

sont faites à titre gratuit et ne constituent aucune charge, et les legs qui non-seulement ne constituent aucune charge pour les départements, mais contre lesquels les héritiers des testateurs n'élèvent pas de réclamations.

Les acquisitions, les aliénations et les échanges de propriétés départementales sont passibles du droit proportionnel d'enregistrement, comme s'il s'agissait de propriétés particulières. Ainsi a disposé la loi du 22 frimaire an VII, modifiée par celle du 16 juin 1824, mais remise en vigueur par celle du 18 avril 1831 et soutenue par un arrêt exprès de la cour de cassation, en date du 23 août 1841.

L'intérêt du service public exigeant qu'il n'y soit pas introduit légèrement des causes de trouble, les changements d'affectation des propriétés départementales de la première classe ne peuvent s'opérer que sur un décret rendu en conseil d'État, et les préfets n'autorisent que les changements relatifs aux immeubles qui n'étaient pas encore affectés à un service public. Ce qui prouve que le législateur a toujours fait une différence entre l'essence de la propriété départementale, qui n'existe ni nécessairement ni à titre permanent, et celle de la propriété communale, qui se rapproche beaucoup plus de la propriété privée, c'est que les conseils généraux n'ont pas d'abord[1] reçu le droit de déterminer, sans approbation, le mode de gestion des biens des départements. Cette autorisation devait venir du ministre, aux termes de la loi de 1838; elle est donnée par le préfet, depuis le décret décentralisateur de 1852, décret qui a aussi simplifié la forme de procéder dans les actions que les départements peuvent avoir à introduire devant les tribunaux ou devant la justice administrative.

Lors du vote de la loi de 1838, il n'y avait que quatre départements qui ne fussent pas propriétaires de leurs hôtels de préfecture. Ces départements ont cessé depuis de n'être que locataires. Avant la loi, la dépense du logement des sous-préfets n'était pas à la charge du département; en 1838 même, sur 277 sous-préfets, on en comptait 134 logés gratuitement, soit dans des bâtiments départementaux, soit dans des bâtiments

[1] Voir la note précédente, page 392, pour le texte de la loi nouvelle qui modifie ces dispositions.

communaux, 6 occupant des maisons dont le loyer était payé par le département, et 137 qui payaient eux-mêmes leur logement, charge fort lourde pour leurs modiques traitements, et en outre irrégulière. La loi assimila les hôtels des sous-préfectures à ceux des préfectures, et les départements durent construire ou louer des immeubles spéciaux. En 1855 il y avait 174 hôtels de sous-préfecture qui étaient la propriété des départements et 103 qui n'étaient tenus qu'en location. Chaque année voit diminuer le nombre de ces derniers, comme le demandent les règles d'une bonne administration, dans l'intérêt du service général de l'État et dans l'intérêt même des finances départementales, que les frais momentanés d'une construction, si elle n'est pas trop pompeuse, grèvent moins que les frais permanents d'un loyer.

Il existe dans un certain nombre de départements des établissements que la loi n'a pas rendus obligatoires, dont la création et l'entretien sont purement facultatifs, comme des hospices départementaux, des maisons de refuge pour les vieillards, des dépôts de mendicité, des écoles ou cours d'accouchement, des bibliothèques, des musées, des haras, des hippodromes. Presque tous ces établissements comportent un mobilier.

N'oublions pas les écoles normales primaires, dont la création a été ordonnée par la loi du 28 juin 1833, et qui sont élevées et entretenues sur des centimes spéciaux de l'imposition annuelle.

L'article 1[er] de l'ordonnance du 7 août 1841, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, a fixé ainsi l'étendue du mobilier que les départements doivent placer et entretenir, comme leur propriété, dans les hôtels de préfecture : le mobilier des appartements de réception ; le mobilier des salles du conseil de préfecture, du conseil général et des commissions, du cabinet du préfet et des bureaux de la préfecture, celui d'au moins six chambres de maîtres, avec leurs accessoires, et de huit chambres de domestiques, ainsi que les objets nécessaires au service des cuisines et au service des écuries et remises, et les ustensiles de jardinage. Des ordonnances spéciales ont fixé pour chaque département le maximum de la valeur que ce mobilier doit atteindre, en laissant aux conseils généraux à déterminer l'époque où il devait être atteint. En 1855 le chiffre le moins élevé était celui de la Drôme (22,000 francs), et le plus élevé, celui de la Seine-Inférieure (100,000 francs).

Le mobilier des sous-préfectures a été réglé par le décret du

8 août 1852. Sa distribution a été calquée sur celle du mobilier des préfectures, avec cette différence qu'il ne comprend que trois chambres de maîtres et trois chambres de domestiques. Aucune règle précise n'a été donnée, ni par la loi, ni par les instructions ministérielles pour la constitution du mobilier des cours et tribunaux [1]. La loi de 1838 n'a pas même expressément fait mention de l'obligation de meubler les prisons, mais il n'a pu être un instant douteux que la fourniture et l'entretien de leur mobilier ne fissent partie de leurs dépenses ordinaires, et un règlement général, émané du ministère de l'intérieur, le 30 octobre 1841, l'a fait entendre ainsi. Le mobilier des asiles d'aliénés n'a pas été défini, et tout est laissé à l'appréciation des conseils généraux et des préfets. Pour les casernes de gendarmerie, il n'y a d'autre mobilier à entretenir que les drapeaux placés à l'extérieur [2].

En 1865 les départements consacrent 810,000 francs, d'après les prévisions du budget, à l'achat et à l'entretien des diverses parties du mobilier qui est à leur charge, et dont ils sont propriétaires. Ils ont encore 320,000 francs à payer pour la location des hôtels des préfectures et sous-préfectures qui ne sont pas des propriétés départementales.

Les bâtiments des tribunaux et des prisons sont tous possédés par eux, soit en vertu d'une cession de l'État, soit par l'acquisition qu'ils en ont pu faire ou parce qu'ils les ont construits à leurs frais. On sait le nombre des tribunaux de première instance : il est égal à celui des arrondissements. Les prisons départementales, sous les noms de maisons d'arrêt, de justice et de correction, sont au nombre de 395, et 2,271 dépôts et chambres de sûreté s'y rattachent. Les départements possèdent, en outre, divers établissements d'éducation correctionnelle. Le département de la Seine, à lui seul, dispose de huit grandes prisons :

[1] Il ne faut entendre par le mot « cours » que les cours d'assises, puisque les bâtiments et le mobilier des cours impériales appartiennent à l'État et sont à sa charge. Lorsqu'un même édifice est occupé en partie par une cour impériale et en partie par les services judiciaires du département, la dépense de construction ou d'entretien se partage entre l'État et le département.

[2] Il est vrai que les départements sont astreints à fournir l'éclairage et à donner 30 fr. sous le titre d'indemnité de literie à chaque sous-officier et soldat pendant les deux premières années de son service en qualité de gendarme. Cette dépense devrait être inscrite au budget général de l'État. Nous ne la mentionnons que parce que son titre le rattache à des obligations domaniales.

Mazas (maison d'arrêt), le dépôt des condamnés (la Roquette), la Conciergerie (maison de justice), Saint-Lazare, les Madelonnettes, prison qu'on est en train de reconstruire; Sainte-Pélagie, Saint-Denis (maison de répression), et Clichy, prison pour dettes, qui sera bientôt supprimée. On construit une nouvelle maison d'arrêt sur les terrains de la ferme Sainte-Anne, près de l'ancienne barrière Saint-Jacques. La plupart des prisons départementales sont d'anciennes constructions militaires ou religieuses très-imparfaitement appropriées aux exigences qu'une administration éclairée impose au service pénitentiaire. A peine le quart de ces prisons est-il en état de permettre, par exemple, la division des diverses catégories de condamnés, qui sont les prévenus et accusés, les condamnés à un an au plus, les condamnés en appel et en pourvoi ou qui attendent leurs translations dans les maisons centrales ou les bagnes, les détenus contraints par corps pour des dettes quelconques, les passagers civils et militaires et les jeunes détenus.

On ne compte que 80 écoles normales primaires. Les départements de la Seine, de l'Oise, du Pas-de-Calais et des Côtes-du-Nord n'en ont pas. Le recrutement des instituteurs s'y opère au moyen d'élèves stagiaires ou de cours normaux. Le département de la Charente est réuni à celui de la Vienne pour l'entretien d'une école normale; celui de la Savoie l'est à celui de la Haute-Savoie, et ceux du Finistère, du Morbihan et de la Loire-Inférieure le sont à celui d'Ille-et-Vilaine.

Nous avons peu de chose à dire des établissements hospitaliers départementaux, parce que nous avons, à la suite de ce chapitre, un chapitre consacré en partie au domaine des hospices, considérés comme des fondations permanentes, et que les institutions départementales d'assistance leur sont le plus souvent annexées. Le service des enfants trouvés mériterait cependant une notice. Il n'y a aucun département où il n'y ait pas un établissement pour recevoir ces infortunés, et dans quelques-uns, on en trouve plusieurs. Les asiles départementaux d'aliénés sont au nombre de 37 : Allier, Iseure; — Ariége, Saint-Lizier; — Aveyron, Rhodez; — Bouches-du-Rhône, Marseille; — Cantal, Aurillac; — Charente-Inférieure, Lafont-lès-Rochelle; — — Côte-d'Or, Dijon; — Finistère, Quimper; — Haute-Garonne, Toulouse; — Gers, Auch; — Gironde, Bordeaux et Cadillac; — Ille-et-Vilaine, Rennes; — Isère, Saint-Robert; — Jura, Dôle;

— Loir-et-Cher, Blois; — Lozère, Saint-Alban; — Maine-et-Loire, Sainte-Gemmes; — Manche, Pontorson; — Marne, Châlons; — Haute-Marne, Saint-Dizier; — Meurthe, Maréville; — Meuse, Fains; — Nièvre, La Charité; — Nord, Armentières et Lille; — Orne, Alençon; — Pas-de-Calais, Saint-Venant; — Pyrénées (Basses-), Pau; — Rhin (Bas-), Stéphansfeld; — Sarthe, le Mans; — Seine, Sainte-Anne, Ville-Évrard et Vaucluse; — Seine-Inférieure, Quatremare, Saint-Yon; — Vaucluse, Avignon; — Vendée, Napoléon-Vendée; — Vienne (Haute-), Limoges; — Yonne, Auxerre. D'autres asiles sont en construction ou en projet. Celui du département de la Charente, près d'Angoulême, pour en citer un, doit être bientôt achevé. On ignore généralement que les asiles d'aliénés du département de la Seine portent les noms que nous venons d'écrire, et qu'ils sont situés, ou plutôt le seront, car on y travaille toujours, le premier, près de la barrière Saint-Jacques, le second et le troisième dans le département de Seine-et-Oise, près de Nogent et d'Épinay. On citerait plutôt la Salpêtrière et Bicêtre, qui sont des hospices en partie ouverts aux aliénés, mais ces grands hospices ne sont pas des propriétés du département; ce sont des établissements qui ont une existence individuelle. La ferme de Sainte-Anne, qui est dans la rue de la Santé, présente un développement de 15 hectares et demi; elle a été acquise au prix de 2,463,072 francs; les travaux de construction coûteront plus de 3 millions et demi : on y recevra 600 malades. Le domaine de Ville-Évrard, d'une contenance de 285 hectares, a été acquis au prix de 1,200,000 francs; on y dépensera pour 2 millions de constructions; il servira également à 600 aliénés. Le domaine de Vaucluse, d'une étendue de 110 hectares, a coûté 500,000 fr.; on y dépensera la même somme pour le même nombre d'habitants. Les trois asiles coûteront ainsi de 11 à 12 millions. Mais c'est une dépense utile, où il n'est pas nécessaire de ménager, et mieux vaudrait y mettre le double que de payer, comme à Marseille, dix ou douze millions, peut-être vingt, pour la construction d'un hôtel de préfecture.

A la Salpêtrière et à Bicêtre il n'y a que des quartiers d'aliénés; il en est de même dans un certain nombre de départements qui n'ont pas d'asiles particuliers, et qui placent leurs malades dans les hospices.

On voit, par ce qui vient d'être dit des asiles, que les départements possèdent quelquefois des propriétés immobilières situées ailleurs que sur leur territoire. Outre ses asiles d'aliénés, le département de la Seine est encore propriétaire hors de chez lui du dépôt de mendicité de Villers-Cotterets.

Un décret du 5 juillet 1808 a disposé que tous les départements seraient tenus d'avoir un dépôt de mendicité. Néanmoins le nombre de ces déptôs n'est encore que de vingt. Un même dépôt reçoit les pauvres de plusieurs départements : celui de Beaugency (Loiret), par exemple, sert aux départements de l'Aube, de l'Eure, d'Eure-et-Loir, du Loiret, de l'Orne et de Seine-et-Oise. Et encore, sur les vingt dépôts de mendicité qui existent, il n'y en a que seize qui soient des établissements départementaux ; les quatre autres sont des propriétés communales : ils sont situés à Lyon, à Bordeaux, à Nantes et à Versailles.

La mendicité est actuellement interdite dans plus de cinquante départements.

Les départements possèdent les routes dites départementales[1] et les chemins vicinaux qui ne sont pas la propriété particulière des communes. Nous avons vu quelle étendue et quelle valeur a cette propriété fondamentale. Ils seront bientôt propriétaires des bacs continuant ces routes et ces chemins au travers des cours d'eau, et dont l'État était jusqu'ici demeuré le maître. Ils possèdent jusqu'à des canaux, mais ce sont des travaux entrepris pour l'irrigation des terres et surtout pour l'endiguement des eaux plutôt que pour la navigation. Quelquefois les départements ont même fait les frais d'ouvrages de ce genre qui ne devaient pas leur appartenir. Nous citerons ainsi la rivière d'Aff, dont le département du Morbihan a rectifié le cours, améliorant ainsi, dans son intérêt, une partie du domaine public général.

Parmi les eaux minérales employées dans les thermes que possèdent les départements, on remarquera celles de Caldaniccia, des Eaux-Bonnes, du Mont-Dore et de Saint-Amand.

[1] Un avis du conseil d'État, en date du 27 août 1837, n'attribue pas aux départements la propriété du sol des routes déclarées départementales par le décret du 16 décembre 1811, mais celui seulement des nouvelles routes ou des portions de routes qu'ils ont acquises ou exécutées à leurs frais, depuis 1811. Le sol des anciennes routes appartient donc à l'État. Il y a sur ce point, comme sur d'autres, un défaut de régularité qui déplaît. On devrait tout ramener à une même règle.

Nous avons vu en quoi pouvaient consister les diverses autres propriétés départementales. On n'a jamais dressé le tableau de ces propriétés, tant de celles qui sont affectées à des services publics obligatoires que de celles dont l'utilité n'est que secondaire. Ce travail n'est pas fait, même à Paris, pour le département de la Seine et cependant le domaine de ce département, nous avons pu en juger rien que par les 11 ou 12 millions du prix des asiles d'aliénés, est d'une très-grande valeur [1].

On sait par les détails du budget, qu'en 1865, parmi les recettes éventuelles applicables au service départemental, le produit de propriétés départementales non affectées à un service public figure pour 1,200,000 fr. Il s'agit là de tout le domaine passagèrement disponible; quant au domaine tout à fait aliénable et qui n'est pas une propriété susceptible d'être jamais nécessaire, il ne s'étend pas sur une superficie de plus de 382 hectares 56 ares 98 centiares, et ne paie que 2,356 fr. 50 pour la taxe que l'on appelle taxe de mainmorte [2].

L'ensemble se décompose en 63 articles (ce sont là, du moins, les résultats des comptes exacts de 1863) et se divise ainsi : cultures, 305 hectares ; bois, 40 ; propriétés incultes, 21 ; point de propriétés industrielles et 14 hectares de propriétés bâties. Cette partie du domaine départemental, en bonne ad-

[1] Il nous a été malaisé de bien classer dans le domaine public ou dans le domaine aliénable de l'État, des départements ou des communes, les collections qui existent et s'accroissent incessamment. Les archives départementales sont à placer parmi les plus précieux de ces dépôts. On y a centralisé, depuis 1838, tous les papiers et les manuscrits anciens qui ont un intérêt local et qu'on a pu recueillir dans l'étendue de la région préfectorale. Les communes n'ont cependant pas été dépouillées, ni les grands établissements hospitaliers non plus, des pièces qu'ils possèdent, mais les archives départementales sont les plus riches.

La publication des inventaires-sommiers des archives départementales a été décidée il y a quelques années et elle marche rapidement. Le travail imprimé dans le cours de 1864 comprend 64 départements, 11 communes et 2 hospices, en tout 77 établissements, et forme, avec les précédentes livraisons, un ensemble de près de 3 millions de pièces sur papier et parchemin. Le public se trouve, dès à présent, en possession de 18 volumes d'inventaires des archives civiles, judiciaires et ecclésiastiques On peut juger quelle riche mine c'est pour l'étude.

[2] Cette taxe établie en 1849 frappe chaque année d'un impôt de 0 fr. 62,5 p. 100, de la valeur du capital les biens qui sont possédés par des propriétaires impersonnels, et qui, ne sortant jamais de leur main, ne paieraient jamais à l'État les droits de mutation que paient les propriétés ordinaires lorsqu'elles changent de maîtres.

ministration, ne devrait pas exister. Le département ne doit pas avoir des bois et des cultures ; il ne doit posséder que des immeubles utiles à un service déterminé et toujours de l'ordre purement administratif. L'État d'un côté et la commune de l'autre sont chargés des autres devoirs publics et ont les ressources qu'il faut avoir pour s'en acquitter. Le département est un être fictif dont le domaine est limité par des bornes infranchissables.

§ 2. — Domaine communal.

De même qu'il y a un domaine public inaliénable de l'État et un domaine aliénable de l'État, un domaine public inaliénable et un domaine aliénable des départements, de même les communes possèdent une grande partie du domaine public inaliénable de la nation et, en outre, une très-grande partie du domaine général aliénable, qui est comme leur patrimoine particulier.

On n'attend pas de ce livre, tout entier consacré à l'étude des faits actuels, qu'il présente au lecteur une histoire de la propriété communale. Il n'y a place que pour ce qu'il est impossible de n'y pas mettre en rattachant la situation d'aujourd'hui aux origines du régime qui commence en 1789.

Le domaine public municipal ou communal, pour toutes les communes de France, pour la plus pauvre comme pour la plus riche, et en général la richesse ou la pauvreté des communes dépend du chiffre de leur population [1], est composé des immeubles indispensablement affectés à l'usage de tous. Ces immeubles eux-mêmes se divisent en un domaine absolument improductif en lui-même (et c'est là le vrai domaine public), comme le sont ou doivent l'être la mairie, l'église, le presbytère, l'école, la salle d'asile, l'abreuvoir, les places, rues, chemins, les promenades et les fontaines, et en un domaine qui peut produire un revenu, comme les cimetières, les halles et marchés, les abattoirs publics, les salles de spectacle; mais déjà l'on aperçoit que ces propriétés immobilières, quoique évidemment

[1] Sur les 37,510 communes de France, il y en a 510 qui comptent au plus 100 habitants; 2,818 qui en comptent de 100 à 200; 4,458, qui en comptent de 200 à 300; 4,734, de 300 à 400; 4,029, de 400 à 500; 11,635, de 500 à 1,000. Il y a donc

attachées au domaine public par leur destination n'en sont pas nécessairement inséparables, en ce sens qu'on peut, à un moment donné, les changer de place, sauf à les replacer ailleurs. Il suffit néanmoins qu'ils soient dans le domaine communal pour l'usage de tous et pour toujours. Les théâtres même, là où les villes en ont construit à leur frais, ne sont pas établis pour être aliénés et rentrent par conséquent dans la catégorie des biens que les communes possèdent pour ne s'en jamais départir. Au contraire le domaine patrimonial des communes est à toute heure aliénable, sous la réserve de l'observation des lois, et il est même utile que les communes en possèdent un de quelque

28,180 communes qui n'ont pas plus de 1,000 habitants et près de 17,000 qui n'en ont pas plus de 500.

	En 1836.	En 1856.	En 1861.
Communes de plus de 100,000 habitants. . . .	3	7	8
— de 50,000 à 100,000.	6	12	13
— de 20,000 à 50,000.	34	40	48
— de 10,000 à 20,000.	76	113	109
	119	172	178

Population par milliers d'habitants, aux mêmes dates, des villes qui ont plus de 50,000 habitants.

	En 1836.	En 1856.	En 1861.
Paris.	909	1,174	1,696
Lyon.	151	297	319
Marseille.	146	234	261
Bordeaux.	99	150	153
Lille.	72	79	132
Nantes.	76	108	114
Toulouse.	77	103	113
Rouen.	92	103	103
Saint-Étienne.	42	94	92
Toulon.	35	83	85
Strasbourg.	58	78	82
Le Havre.	26	64	74
Brest..	30	55	68
Amiens.	46	57	59
Nîmes.	43	54	57
Metz.	43	65	57
Reims.	38	52	56
Angers.	36	51	52
Montpellier.	—	—	52
Orléans.	—	—	51
Limoges.	—	—	51

étendue, car ce qui a été dit du domaine productif de l'État, on peut le dire presque exactement dans les mêmes termes de leur domaine productif. La différence, et il faut avouer qu'elle est importante, c'est que le domaine productif de l'État n'est que très-indirectement une source de revenu ou une cause d'économie pour les particuliers, tandis que la jouissance de leur portion du domaine communal est pour un fort grand nombre d'individus une sorte de fortune dont il semble qu'il est impossible de les priver et à laquelle on veut laisser la forme même sous laquelle ils ont l'habitude d'en jouir. Mais il n'en est pas moins du devoir de l'homme d'État et du politique, de rechercher sans cesse le moyen de modifier les conditions d'existence de ce domaine formé de terres, de forêts, de pâtures, de propriétés diverses qui ne sont pas gérées selon les bons principes de l'économie publique et qui ne rendent ni aux personnes ni au pays les services qu'une autre organisation pourrait permettre d'en tirer.

La mairie est entièrement à la charge de la commune, mais la commune n'est pas tenue de posséder le bâtiment où elle est installée; elle peut le prendre simplement en location et c'est le cas d'un grand nombre de communes. Aucune mairie ne sert pour deux ou plusieurs communes à la fois.

L'église peut, au contraire, appartenir à plusieurs communes, quand elles sont encore réunies en une seule paroisse. La propriété en est alors indivise entre elles. Les communes doivent construire et entretenir leurs églises, à moins que les fabriques de ces églises ne soient en état de le faire. On n'ignore pas que les fabriques sont des conseils chargés de l'administration temporelle de toute église qui a le rang de cure, de succursale ou de chapelle vicariale, et que ces fabriques constituent en se perpétuant des établissements publics indépendants, qui sont capables d'acquérir et de recevoir des legs et donations dans l'intérêt du culte. Tant que les fabriques ne réclament le secours ni de la commune, ni du département, ni de l'État, elles ne doivent de compte qu'à l'évêque du diocèse; mais il en est bien peu qui ne soient pas aidées par la commune et qui ne soient dès lors soumises au moins à la surveillance de l'autorité civile. Nous retrouverons les fabriques au chapitre des associations et des établissements publics; elles ne sont mentionnées ici qu'à

cause de leur rôle communal. Le presbytère est à leur charge, exactement dans les mêmes termes que l'église, c'est-à-dire que la commune ne doit en construire ou en louer que quand la fabrique ne le peut pas faire. Le presbytère appartient à la fabrique si elle en a fait tous les frais ou si elle le possède par donation ; dans le cas contraire, qui est de beaucoup le plus fréquent, le presbytère est un des biens de la commune ; mais pour l'église, alors même qu'une fabrique l'aurait bâtie entièrement, elle n'en a vraiment que l'usage, et l'autorité municipale l'empêche d'en disposer à son gré. Ce serait seulement si l'État et l'Église se séparaient et devenaient libres l'un de l'autre que la municipalité cesserait d'être maîtresse des églises et que partout les monuments du culte deviendraient , comme en Angleterre, la propriété réelle des fabriques ou associations permanentes des fidèles. C'est la commune qui seule doit construire ou louer et entretenir son école. La fabrique n'a pas le droit d'en fonder une, en souvenir des anciennes écoles toujours attachées à l'église ou au monastère. Si les prescriptions de la loi étaient suivies, il y aurait au moins une école dans toutes les communes, mais, vu l'état d'indigence d'un si grand nombre, les conseils des départements peuvent autoriser la réunion de deux ou de plusieurs communes pour l'entretien d'une même école. Le dernier recensement officiel constate qu'il y a encore [1] 818 communes où les moyens d'instruction font entièrement défaut et que 10,119 communes ne possèdent pas en propre leur maison d'école. On calcule qu'il faudrait 80 millions pour qu'elles construisent chacune la leur. Ce calcul pourrait servir à indiquer quelle est la valeur des écoles qui sont la propriété des autres communes. Il faudrait les estimer ensemble au chiffre de 250 à 300 millions, mais il y a une grande différence entre le prix des masures qui presque partout servent de locaux aux écoles communales, et le prix des constructions nouvelles qu'il y aurait à élever maintenant. Depuis l'année 1863 l'État encourage par une subvention la formation d'un mobilier destiné à l'usage de l'instituteur lui-même et dont les communes sont invitées à faire les frais pour leur part. Il encourage également par ses dons la formation de bibliothèques scolaires qui deviennent de même la propriété

[1] En 1864; l'année précédente c'était 1,018.

des communes. Leur nombre est déjà de plus de 6,000 [1].

Dans les communes peuplées et riches, ce ne sont pas seulement des écoles primaires que la municipalité entretient; elle possède un collége ou un lycée, et, au-dessus encore, une école supérieure ou préparatoire placée entre le lycée et la faculté, et enfin une faculté et même plusieurs facultés. Les villes fournissent le local et font les frais d'entretien de ces facultés et de ces écoles secondaires ou supérieures de médecine, de sciences ou de lettres et de ces lycées et colléges. L'État intervient seul dans l'enseignement. Les colléges communaux sont plus exactement que les lycées des propriétés de la commune qui les administre entièrement sous le rapport du matériel. Il en est autrement des lycées. Quand une ville veut en posséder un, elle doit avant de l'obtenir, faire, aux termes de l'article 75 de la loi de 1850, les dépenses de construction et d'appropriation nécessaires, fournir le mobilier et les collections d'usage, et assurer l'entretien et la réparation des bâtiments. Si elle veut qu'un pensionnat y soit établi, elle doit y fonder un certain nombre de bourses qu'elle entretient pendant dix ans. Si elle les supprime alors, sauf les droits acquis, l'État peut se substituer à la ville et conserver le pensionnat en se servant du local et du mobilier du lycée qui ne sont rendus à la commune fondatrice que lors de la suppression de l'établissement [2].

Les lycées étant des établissements publics reconnus par la loi comme capables d'acquérir, il en est qui ont une fortune particulière dont nous reparlerons un peu plus loin. Ceux mêmes qui n'ont pas de biens privés s'administrent financièrement d'une manière tout individuelle. Leur comptabilité a été en

[1] La commune n'est pas dans l'obligation d'ouvrir une salle d'asile pour les petits enfants dont les parents travaillent au dehors; néanmoins un grand nombre de communes en possèdent une ou même plusieurs Quelquefois c'est l'État ou le département qui les entretient. Il est rare que la salle d'asile soit établie dans une maison bâtie exprès pour elle. On appelle salles d'asile publiques celles qui sont entretennes par les communes, les départements ou l'État et salles d'asiles libres celles qui ont été ouvertes par des partieuliers. Les uns et les autres reçoivent le titre de salles d'asile modèles quand il y a lieu de le leur déeerner En 1864, il existait 3,162 salles d'asile. Une école normale primaire pour les directrices a été fondée à Paris par la municipalité.

Les ouvroirs pour les jeunes filles âgées et les crèches pour les tout petits enfants sont des établissements de bienfaisance qui n'appartiennent point aux communes.

[2] Le nombre des lycées est de 80, y compris ceux du Havre, de Toulon, d'Albi, de Mont-de-Marsan, de Lorient et de Lons-le-Saulnier, les derniers autorisés.

dernier lieu réglée par une instruction du 18 décembre 1841. Dans l'enseignement supérieur c'est l'État qui paie les professeurs des facultés, mais ce sont les communes qui paient ceux des écoles dites préparatoires.

La mairie, l'église, l'école, voilà ce qui est, meubles et immeubles, le domaine public de première nécessité de toute commune.

Les cimetières sont comme une annexe de l'église et de la mairie. Les communes en ont seules la propriété, mais les fabriques qui sont généralement chargées de les entretenir en tirent aussi un revenu, soit qu'elles ne fassent qu'y récolter de l'herbe ou du bois, comme dans les pauvres campagnes, soit qu'il leur soit alloué une part des taxes funéraires, comme dans quelques grandes cités.

Il est hors de notre plan, comme maintes fois déjà nous l'avons dû faire remarquer, de sortir des matières qui ont un intérêt financier pour entrer dans des détails qui sont plus particulièrement administratifs. Nous n'irons donc pas plus loin dans cette description du domaine public municipal. L'essentiel en est maintenant connu, puisque ailleurs déjà nous avons eu à traiter la question des chemins vicinaux.

Rappelons seulement en passant que les communes peuvent posséder et possèdent en effet des casernes et surtout des corps de garde que l'État leur a cédés pour se décharger de leur entretien ou qu'elles ont construits elles-mêmes. Si nous suivions l'ordre de distribution indiqué par nous-même pour le domaine de l'État, ces bâtiments militaires feraient partie du domaine administratif communal. Les communes, du moins les grandes, ont encore des archives, des bibliothèques [1], même des musées, et il y en a qui ne sont pas absolument sans réputation ; mais nous avons hâte d'en finir avec le domaine public et d'arriver à l'examen du domaine aliénable, du domaine patrimonial des communes, de ce qu'on appelle généralement les biens communaux [2].

[1] Au commencement de 1863 on en comptait tout juste un millier.

[2] Néanmoins, pour achever nettement par un exemple, la division des diverses parties du domaine communal, nous prendrons au projet de budget de la ville de Versailles pour 1864 la liste de ses propriétés. On y verra d'après une pièce authentique, ce que peut être la fortune immobilière d'une grande commune qui pourtant n'est pas des plus opulentes et qui n'a pas de biens ruraux.

« *Propriétés non-susceptibles de revenus.*—Église Notre-Dame, ainsi qu'un petit

En 1863, les biens communaux, susceptibles d'un revenu et assujettis comme tels à l'impôt direct nommé taxe de mainmorte, étaient au nombre de 44,921 et s'étendaient sur une superficie de 4,855,445 hectares 22 ares 87 centiares, ou sur environ le onzième du territoire. A 0 fr. 62,5 pour 100 fr. du capital, ils payaient 2,186,456 fr. 78 de contribution. Ils se décomposent de la sorte :

terrain la contournant. — Église Saint-Symphorien (l'Église Saint-Louis, comme cathédrale, appartient à l'État). — Chapelle Rousseaux, au coin de la rue de Vergennes. — Cimetière Saint-Louis, rue des Rossignols. — Cimetière Notre-Dame, rue des Missionnaires. — Cimetière Saint-Symphorien, à la barrière Bonaventure. — Bâtiments et terrains, avenue de Saint-Cloud, n° 73, occupés par le lycée. — Maison, avenue de Saint-Cloud, n° 75, contiguë et annexée au lycée. — Hôtel de la Bibliothèque, rue de ce nom, et portion de propriété détachée du n° 7 et annexée audit hôtel, occupés par la Bibliothèque, les Sociétés d'agriculture, des sciences morales et naturelles, les Écoles de dessin, le Mont-de-Piété et la Caisse d'Épargne. — Maison, rue des Chantiers, n° 49, affectée au refuge contre la mendicité. — Propriété, rue des Marais, n° 2, annexée au cimetière Notre-Dame pour son agrandissement. — Magasin à farines, rue Horace Vernet. — Hôtel de Ville. — Terrain situé à l'angle formé par la jonction des rues de Gravelle et de la Chancellerie, contenant en superficie 10 mètres et sur lequel est établie une fontaine; la plupart des fontaines publiques. — Impasse des Glacières, close provisoirement.

Propriétés susceptibles de revenus. — Terrain, avenue de Sceaux, derrière l'abreuvoir, dans lequel existent des Lavoirs. — Salle de spectacle, rue des Réservoirs, n° 13. Café et dépendances, *ibidem*. — Abattoir, impasse des Glacières. — Fondoirs en dépendant. — Halles Notre-Dame. — Bâtiment et terrains, rue des Petits-Bois (partie non-contenue dans le cimetière de Montreuil). — Pavillon de droite à la grille de Picardie. — Bassins de la voirie. — Terrains, rue de Poix et des Rossignols. — Sous-sol du dépôt des farines. — Maison, rue Horace Vernet, n° 4. — Plate-forme de la Fontaine des Quatre-Bornes. — Maison, rue Duplessis, n° 30. — Une double baraque, rue Sainte-Famille, n° 21. — Deux doubles baraques, même rue, n° 27. — Une baraque, rue du Marché-Neuf, n° 18. — Une autre baraque, rue de l'Orient, n° 26.

Propriétés affectées au service de l'Octroi. — Maison, rue du Grand-Montreuil, à la barrière. — Pavillon, rue des Chantiers. — Deux pavillons à la barrière de l'avenue de Paris. — Pavillon de gauche à celle de l'avenue de Picardie. — Maison et jardin à la porte de Buc. — Petit bâtiment sur le boulevard de la Reine, côté de Trianon. — Petit bâtiment à la barrière Bonaventure. — Pavillon à la grille du Dragon (matériaux). — Pavillon, rue de l'Ermitage. — Pavillon, rue de Béthune.

Propriétés affectées aux écoles et asiles. — Maison et cour, rue des Bourdonnais, n° 38. — *Id.*, rue Neuve, n° 16. — *Id.*, rue d'Artois, n° 1. — *Id.*, rue du Grand-Montreuil, n°s 46 et 48. — *Id.*, rue de Vergennes, sur le terrain qui dépend de la chapelle Rousseaux. — Maison, rue du Vieux-Versailles, n° 3. — Bâtiments et cour, rue des Vieux-Coches. — Maison, cour et jardin, boulevard de la Reine, n° 55.

Corps de garde. — Petit pavillon au carrefour de l'avenue de Sceaux et de l'avenue de la Mairie. »

Cultures, 333,463 hectares. — Bois, 1,823,143 h. — Propriétés incultes, 2,696,788 h. — Propriétés industrielles, 517 h. — Propriétés bâties, 1,533 hectares.

Les propriétés des communes sont quelquefois situées hors du territoire de la commune : ainsi les prises d'eau et les aqueducs de la Dhuys et de la Vanne que Paris possède depuis quelques années.

Quand aura été votée la loi et publié le règlement d'administration relatif à la cession des bacs et passages d'eau aux départements et aux communes, ils en joindront la propriété à celle de leurs chemins, mais on pourra néanmoins, tant qu'il y sera perçu un péage, les considérer comme des biens productifs.

Les chiffres que nous venons de produire nous les avons pris sur les tableaux tirés des matrices de la taxe de mainmorte. L'exposé des motifs du projet de loi sur l'extension des attributions des conseils généraux et des conseils municipaux dit que la fortune communale comprend 3,449,375 hectares de terres, prés et bois qui ont rapporté en 1863, 31,838,198 fr. et 935,964 hectares de terrains restés presque improductifs. Le total ne serait que de 4,385,339 hectares et la différence avec nos chiffres, de 470,000 hectares. Comme les tableaux de la taxe de mainmorte sont très-détaillés, ce sont les résultats qu'ils constatent que nous devons croire les plus exacts.

En 1860, dans le rapport des ministres Billault, Magne et Rouher sur les biens communaux, leur superficie est évaluée à 4,720,000 hectares et leur prix à 1,620 millions de fr. La répartition donnait, disait-on, 1,690,000 hectares de bois et 210,000 hectares de terres labourables, prés, vergers, vignes, valant ensemble 1,335 millions et rapportant 37,600,000 fr., et une masse de 2,790,000 hectares de marais, de terres vaines, de landes, de bruyères, de pâtures estimés 283 millions et ne rapportant que 8 millions ou 3 fr. par hectare. Mais ce rapport ne repose pas sur des constatations minutieuses et précises comme celles qui viennent de nous servir et on s'y borne évidemment à arrondir des chiffres qui datent de 1846. En effet, l'administration publia cette année là un inventaire des propriétés communales comme en 1836 on avait publié celui des propriétés de l'État, et l'on peut voir que c'est dans ce travail et non dans des informations nouvelles qu'ont été puisés les éléments du compte présenté en 1860 à l'empereur.

État de la propriété communale en 1846.

	Contenance.	Val. en capital.	Revenu.
Terres labourables. . .	149,977 hect.	114,641,775 fr.	3,300,101 fr.
Vergers, jardins. . . .	3,817	7,769,064	206,365
Vignes.	1,314	1,942,546	57,110
Prés, herbages. . . .	76,504	115,583,077	3,291,789
Bois.	1,693,085	1,037,404,219	27,798,771
Maisons.	425	54,416,987	2,187,904
Usines.	8	2,331,476	97,607
Canaux.	722	945,204	29,366
Pâtures, terres vaines. .	2,792,803	283,584,552	8,177,541
	4,718,655	1,618,618,900	45,146,554

La propriété communale, on ne l'entend là que de la propriété patrimoniale et aliénable des communes, car leur domaine public inaliénable n'est pas compris dans ces évaluations et la plupart du temps il ne serait pas possible en effet de l'évaluer. A quel prix porter les 40,000 églises de France, les mairies, les écoles, les halles, les promenades, et le reste? On a fait ce compte sur quelques points du territoire, mais là où il est fait, il reste toujours soumis à bien des chances d'inexactitude. La ville de Paris, a elle seule, ne posséderait pas moins de 443 millions de valeurs. Son domaine immobilier permanent était estimé le 1er janvier 1864 à la somme de 384,979,348 fr. 90; son domaine de voirie valait 52,005,052 fr. 45 et son domaine mobilier, 6,460,000 francs. On arriverait à des sommes énormes et qui dépasseraient de beaucoup les chiffres de la valeur du domaine de l'État si l'on pouvait ainsi totaliser les estimations de ce que vaut le domaine de toutes les communes. Et encore n'est-il pas question dans ces évaluations de la fortune mobilière des communes qui consiste en fonds déposés en compte courant au Trésor où elles forment une des parties principales de la dette flottante de l'État. En 1865, elles possédent 210 millions de fonds ainsi placés. Quelques-unes ont aussi des rentes sur l'État qui sont à distinguer de ces fonds d'économie dont le versement au Trésor est obligatoire. Nous ne nous occupons, bien entendu, ni pour les communes, ni pour les départements, ni pour l'État des ressources annuelles et de nature mobile que procurent les contributions et les impôts, car nous n'avons tou-

jours à parler que du domaine, de la fortune publique acquise et permanente, ou du moins faite pour l'être.

Déjà, en 1846, on pensait que c'était trop peu que de porter à 45 millions le revenu des propriétés communales. En 1833 ce revenu n'était compté que pour 25,828,817 fr. 67 c.

Mais ne remontons pas dans le passé pour savoir le plus justement possible quelle étendue a et ce que vaut la propriété communale. Nous avons encore un document officiel propre à le faire connaître, c'est le tableau de développement des biens soumis à la taxe de mainmorte qui a été insérée dans le compte général des finances de 1857, au moment où le produit de cette taxe était placé parmi les produits divers du budget. Cette pièce nous semble d'un intérêt qui justifie sa reproduction.

Propriétés communales de toute nature.

Départements.	Contenance.	Revenu.	Val. en capital.
Ain.	84,364 hect.	1,055,600 fr.	36,390,367 fr.
Aisne.	17,185	531,900	19,708,278
Allier.	7,250	122,060	3,586,279
Alpes (Basses-).	179,180	345,000	11,466,990
Alpes (Hautes-).	256,164	525,000	20,973,611
Ardèche.	29,484	251,000	8,182,302
Ardennes.	51,561	1,422,400	50,755,501
Ariége.	73,806	273,600	7,252,672
Aube.	39,155	1,198,800	46,111,560
Aude.	114,987	290,500	8,303,002
Aveyron.	51,900	242,850	8,095,234
Bouches-du-Rhône.	43,990	162,560	5,827,411
Calvados.	1,605	148,480	4,641,698
Cantal.	83,514	532,860	17,762,390
Charente.	1,912	46,720	1,463,851
Charente-Inférieure.	4,015	139,400	4,066,156
Cher.	20,519	167,970	5,933,770
Corrèze.	51,858	120,540	4,018,229
Corse.	208,030	221,800	7,393,540
Côte-d'Or.	126,805	2,500,000	79,943,906
Côtes-du-Nord.	15,117	66,960	1,858,169
Creuse.	91,552	441,600	18,404,445
Dordogne.	2,414	15,780	596,370
Doubs.	158,730	2,916,000	108,454,408
Drôme.	74,434	306,900	9,916,620
Eure.	5,001	145,870	5,337,152
Eure-et-Loir.	1,117	40,320	1,257,228
Finistère.	4,653	42,880	1,338,005

Départements.	Contenance.	Revenu.	Val. en capital.
Gard.	79,961	735,900	22,328,928 fr.
Garonne (Haute-).	43,423	437,710	14,062,726
Gers.	3,583	69,720	2,323,951
Gironde.	143,006	364,000	10,385,280
Hérault.	78,048	414,200	10,956,119
Ille-et-Vilaine.	13,154	85,500	2,952,957
Indre.	14,719	133,720	4,457,689
Indre-et-Loire.	8,670	142,520	5,980,932
Isère.	172,211	774,300	26,686,458
Jura.	129,731	1,848,000	65,581,452
Landes.	238,051	336,000	9,656,455
Loir-et-Cher.	3,085	31,640	1,132,006
Loire.	10,197	79,500	3,183,117
Loire (Haute-).	38,341	281,300	9,715,003
Loire-Inférieure.	7,018	140,560	5,166,150
Loiret.	2,589	48,300	1,505,119
Lot.	7,432	27,440	982,944
Lot-et-Garonne..	1,881	53,450	1,781,363
Lozère.	79,185	265,260	7,957,536
Maine-et-Loire.	7,468	229,030	7,634,384
Manche.	21,433	623,400	20,781,217
Marne.	25,909	948,300	32,703,350
Marne (Haute-).	105,582	2,573,000	83,141,946
Mayenne.	1,599	33,920	1,060,200
Meurthe.	86,697	2,660,000	94,933,475
Meuse.	114,308	3,132,000	115,524,228
Morbihan.	23,839	80,000	2,503,771
Moselle.	72,518	2,425,460	80,848,821
Nièvre.	28,545	980,000	28,115,869
Nord.	9,662	644,000	23,010,978
Oise.	8,925	252,200	9,669,925
Orne.	3,451	65,450	2,181,838
Pas-de-Calais.	10,183	501,200	17,823,932
Puy-de-Dôme.	88,181	504,200	19,475,801
Pyrénées (Basses-).	236,552	856,160	28,338,821
Pyrénées (Hautes-).	189,465	588,800	18,390,140
Pyrénées (Orientales).	91,746	210,840	5,268,512
Rhin (Bas-).	103,738	3,584,000	119,676,890
Rhin (Haut-).	122,052	3,724,000	132,897,588
Rhône.	2,074	182,000	6,481,797
Saône (Haute-).	130,273	3,317,000	106,821,093
Saône-et-Loire.	32,548	1,162,800	32,310.089
Sarthe.	960	25,110	816,592
Seine.	181	907,800	36,312,200
Seine-Inférieure.	7,661	317,200	12,229,654
Seine-et-Marne	5,290	216,357	7,211,947
Seine-et-Oise.	1,775	91,930	3,166,029

Départements.	Contenance.	Revenu.	Val. en capital.
Sèvres (Deux-). . . .	2,955	51,040	1,760,725 fr.
Somme.	11,924	404,480	16,178,789
Tarn.	23,932	131,340	4,124,413
Tarn-et-Garonne. . . .	1,414	26,350	851,226
Var.	94,495	547,740	13,693,403
Vaucluse.	46,971	294,400	9,228,898
Vendée.	7,072	235,600	7,629,378
Vienne.	1,714	29,667	988,912
Vienne (Haute-). . . .	19,521	118,470	3,949,055
Vosges.	150,634	2,910,480	116,419,215
Yonne.	41,519	1,524,720	50,824,363
TOTAUX. . . .	4,809,283 hect.	57,714,804 fr.	1,980,814,223 fr.

Ces propriétés payaient, en principal de la contribution foncière, 3,422,370 fr. 20. Les biens des trois nouveaux départements français ne figurent pas sur ces listes[1]. En 1863, ces départements compris, l'étendue totale des propriétés des communes, était de 4,855,445 hectares, 22 ares 87, payant 2,186,456 fr. 78 de taxe de mainmorte. Les Alpes Maritimes possédaient 26,263 hectares, 51 ares 85; la Savoie, 87,219 hectares, 24 ares 51. On n'avait pas encore relevé exactement les chiffres pour la Haute-Savoie.

Ce sont les bois qui constituent le fond principal des biens communaux, et ce sont eux les derniers biens que la loi puisse atteindre, si l'on veut remanier le sol national, car il est essentiel que les bois subsistent et si jamais ces forêts sortaient du domaine des communes, ce serait pour entrer dans celui de l'État. Les bois communaux sont ainsi distribués, sauf les petites modifications qui ont pu subvenir dans les chiffres depuis que ce tableau a été dressé.

[1] Un autre résumé statistique procure ces indications :

Les pâtures, terres vaines, landes, bruyères, sables, occupent une superficie de 2,706,671 hectares, produisent 9,558,368 fr. de revenu, valent en capital 329,347,970 fr. et paient 621,723 fr. de contributions en principal. Les bois communaux s'étendent sur 1,778,678 hectares, et paient 2,009,016 fr. 37 c. de contribution en principal Les terres labourables, jardins, vergers, vignes, prés, herbages couvrent 321,942 hectares et paient 524,065 fr. 25 c. Les canaux et autres propriétés industrielles, offrent une étendue de 521 hectares et paient 15,311 fr. 55. Les maisons, usines (thermes, etc.), formant une superficie bâtie de 1,471 hectares, payant 202,253 fr. 54.

Ain.	45,258 hect.	Loiret.	208 hect.
Aisne.	3,935	Lot.	163
Allier.	473	Lot-et-Garonne. . .	1,334
Alpes (Basses-). . .	37,760	Lozère.	6,392
Alpes (Hautes-). . .	58,332	Maine-et-Loire. . .	13
Ardèche.	8,139	Manche.	3
Ardennes.	39,112	Marne.	11,432
Ariége.	23,267	Marne (Haute-). . .	86,532
Aube.	24,078	Mayenne.	5
Aude.	4,074	Meurthe.	62,070
Aveyron.	6,681	Meuse.	98,302
Bouches du-Rhône. .	5,199	Morbihan.	120
Calvados.	17	Moselle.	47,441
Cantal.	13,144	Nièvre.	22,807
Charente.	153	Nord.	2,109
Charente-Inférieure. .	553	Oise.	1,016
Cher.	4,574	Orne.	8
Corrèze.	2,607	Pas-de-Calais. . . .	523
Corse.	50,000	Puy-de-Dôme. . . .	9,456
Côte-d'Or.	97,679	Pyrénées (Basses-). .	75,059
Côtes-du-Nord. . .	32	Pyrénées (Hautes-). .	51,309
Creuse.	1,776	Pyrénées (Orientales).	15,218
Dordogne.	91	Rhin (Bas-). . . .	74,274
Doubs.	92,832	Rhin (Haut-). . . .	87,880
Drôme.	33,368	Rhône.	44
Eure.	57	Saône (Haute). . .	111,107
Eure-et-Loir. . . .	8	Saône-et Loire. . .	28,280
Finistère.	3	Sarthe.	31
Gard.	40,257	Seine.	5[1]
Garonne (Haute-). .	20,809	Seine-Inférieure. . .	716
Gers.	2,113	Seine-et-Marne. . .	1,006
Gironde.	2,037	Seine-et-Oise. . . .	95
Hérault.	11,593	Sèvres (Deux-). . .	112
Ille-et-Vilaine. . . .	71	Somme.	52
Indre.	1,062	Tarn.	9,135
Indre-et-Loire. . . .	6	Tarn-et-Garonne. . .	232
Isère.	40,014	Var.	55,638
Jura.	74,418	Vaucluse.	21,783
Landes.	10,145	Vendée.	9
Loir-et-Cher. . . .	178	Vienne.	3
Loire.	1,000	Vienne (Haute-). .	507
Loire (Haute-). . .	2,180	Vosges.	105,321
Loire-Inférieure. . .	9	Youne.	31,204

Ces renseignements donnés sur la nature, l'étendue et la va-

[1] Paris excepté, car la ville de Paris possède le bois de Boulogne et le bois de Vincennes depuis que le domaine de la couronne les lui a cédés.

leur des biens communaux aliénables, il convient de nous rendre compte de leur situation et de ce que l'avenir en peut faire. Des propriétés évaluées 2 milliards ne sont pas une médiocre part de la fortune publique et il est de l'intérêt de tous qu'on administre cette part le plus sagement possible.

Le Code civil définit les biens communaux. Ce sont, dit-il, « ceux à la propriété ou au produit desquels les habitants d'une ou plusieurs communes ont un droit acquis. »

Soit que leur origine ait le caractère féodal et qu'ils aient été concédés gratuitement ou à divers titres par les seigneurs propriétaires, soit que leur existence remonte plus haut que les temps où la féodalité seigneuriale se rendit maîtresse de presque tout le territoire, les biens communaux étaient devenus en 1789 l'objet de contestations nombreuses entre les communes et les seigneurs du fief dont elles relevaient, au moins judiciairement. Les seigneurs avaient presque partout prétendu à la propriété des terres vaines et vagues « ou gastes, landes, biens hermes et vacants, garrigues » et ils la réclamaient sous le prétexte qu'ils avaient la charge des frais de justice et de la nourriture des enfants abandonnés. La révolution les ayant débarrassés par ses premiers actes du soin, qui était plus lucratif et plus utile qu'onéreux, de rendre la justice, décréta que tous les triages opérés par eux depuis l'ordonnance de 1669 et même dans les termes de cette ordonnance, seraient considérés comme non avenus et que les communes seraient réintégrées dans les propriétés et droits qu'elles avaient perdus et qu'elles reprendraient même toute terre dont elles justifieraient avoir été propriétaires, si de leur côté les seigneurs ne produisaient pas des titres réguliers d'achat. Un peu plus tard, en 1792, la loi admit que toutes les terres vaines et vagues dont les communes ne prouveraient pas qu'elles avaient eu anciennement la propriété seraient néanmoins censées leur appartenir et leur seraient adjugées par les tribunaux. Enfin, la loi du 10 juin 1793 poussant à l'extrême le besoin de réagir contre les abus du régime féodal disposa que non-seulement les terres vaines, « mais tous les biens communaux en général, connus dans toute la République sous les divers noms de terres vaines et vagues, gastes, garrigues, bois communs, hermes, vacants, palus, ajoncs, bruyères, marécages, montagnes et sous toute autre dénomination quelconque » étaient et appartenaient, « de leur nature, »

à la généralité des habitants ou membres des communes et des sections de communes dans le territoire desquelles ces communaux étaieut situées.

On peut juger de la différence des points de vue. En 1669, lorsqu'il édicte l'ordonnance des eaux et forêts, le législateur présume partout la donation ou la concession seigneuriale; en 1793 il affirme le droit antérieur des communes. Nous n'ignorons pas de quels inconvénients particuliers est accompagné forcément dans les faits un tel changemeut du système des lois, mais la révolution eût-elle agi plus durement encore, la justice extra et ultra-légale de la cause qu'elle a défendue ici comme en tant d'autres cas, ne saurait être mise en doute sérieusemeut par personne. Il est cependant peu de jurisconsultes qui aient approuvé et soutenu la doctrine de la loi de 1793; mais c'est en grande partie parce que les jurisconsultes se réfèrent volontiers aux précédents établis et aux textes, et que le droit des communes n'était pas écrit et n'avait été que bien rarement et bien difficilement revendiqué, tandis que les prétentions seigneuriales avaient été longuement exposées et gravement soutenues non-seulement par les feudistes, mais par presque tous les écrivains judiciaires de l'ancienne monarchie.

Maintenant, que l'on n'ait pas pris de précautions en 1793 pour ne pas confondre dans la masse des terres attribuées aux communes des propriétés qui avaient pu légitimement cesser de leur appartenir, nous ne nous refusons pas à le reconnaître ; mais, en ce temps de démocratie souveraine, la question n'est pas là. Il s'agit plutôt de voir si de toute ancienneté ou du moins si traditionnellement les diverses propriétés communales des communes rurales, c'est-à-dire des paroisses, ne formaient qu'un seul ensemble de biens appartenant à la généralité des habitants de ces paroisses ou s'il n'y en avait pas qui appartinssent particulièrement à des hameaux, à des fractions locales quelconques du territoire et de la population des paroisses. Il est hors de doute aussi que, si généralement les terres de libre parcours pouvaient être considérées partout comme des biens de la propriété commune à tous les habitants, un fort grand nombre des terres productives et des vives pâtures, qu'il y eût ou qu'il n'y eût plus de titre, étaient la propriété pour ainsi dire privée de ces fractions si nombreuses des paroisses qui sont appelées aujourd'hui les sections de communes. Il y a plus :

dans certaines parties de la France, par exemple, dans le département de la Haute-Vienne et généralement dans les départements du centre, on ne connaît pas de propriétés appartenant à la commune entière [1], et les seules propriétés communes sont possédées par des villages, des écarts, des hameaux qui souvent en jouissent promiscuement avec des villages d'une autre commune que celles dont ils font administrativement partie.

La législation des temps antérieurs à 1789 reconnaissait ces droits, non pas seulement d'usage, mais de propriété de certaines fractions des paroisses sur des terres particulières. Lorsque l'Assemblée constituante, par la loi du 22 décembre 1789, créa les municipalités, il fut très-difficile de déterminer les limites de leur formation sur le terrain, et les administrations départementales chargées d'y pourvoir éprouvèrent de grands embarras pour réunir en un même corps un nombre considérable de ces petites communautés qui avaient, indépendamment de la paroisse, type ordinaire de la municipalité, une existence distincte de propriétaires. La constitution de 1791 réserva au législateur le droit de régler ces difficultés, droit dont il se laissa dessaisir et qu'il a ensuite repris, mais il fallut bien du temps pour opérer les réunions et les suppressions. C'est ainsi que de 1789 à nos jours le nombre des communes a été réduit de 44,000 à 37,510, y compris celles des trois nouveaux départements.

On compte encore 8,000 communes dont la population n'atteint pas le chiffre de 300 habitants et qui sont, par conséquent, dans le cas d'être utilement refondues les unes dans les autres. Voilà, par parenthèse, de ces choses qui se disent et ne se font guère. Un gouvernement vigoureux devrait opérer, du moins, les plus nécessaires de ces réunions.

Depuis 1789 même, plusieurs communes ont vu leur terri-

[1] Dans la Haute-Vienne, sur 19,727 hectares de biens communaux les communes n'en possèdent que 13 et les sections en possèdent 19,712. (Nous disons 19,727 hectares et dans le tableau donné précédemment, page 412, le chiffre est 19,521, mais ces légères différences, qui proviennent du désaccord des témoignages consultés par les auteurs n'ont en réalité pas d'importance. Elles peuvent aussi tenir à ce que les documents ne datent pas des mêmes années. Nous en pourrions noter çà et là d'autres encore, mais à quoi bon? L'essentiel est qu'on ait recueilli le plus d'informations possible et cherché partout la vérité).

toire remanié et des hameaux qui d'abord avaient fait partie des unes ont ensuite fait partie des autres. Toutes ces sections de communes, qu'elles soient ou ne soient pas toujours restées attachées à l'ancienne paroisse devenue le centre de la municipalité nouvelle, n'en ont pas moins généralement conservé les droits particuliers de propriété qu'elles exerçaient sur des biens indivis. On peut même dire que la formation géographique des municipalités a eu pour effet de multiplier les sections de communes, puisqu'en bien des cas il a fallu démembrer le territoire des paroisses.

L'existence des sections de commune indépendantes de la commune comme propriétaires a été reconnue par plusieurs de nos lois, et récemment par celle du 28 juillet 1860, sur la mise en valeur des terres incultes et des marais.

Que ce soit, du reste, une commune entière ou que ce soit seulement un village, un hameau, la plus simple des aggrégations d'habitants, qui possède, il n'y a pas de différence dans la manière dont s'exerce la propriété du bien commun ; il n'y en a que dans le nombre des parties prenantes. Mais ce qui cause les difficultés dans les cas de contestations, c'est que les limites territoriales des sections n'ont été déterminées authentiquement nulle part. De là tant de querelles et tant de procès que l'administration et la justice sont fort souvent impuissantes à apaiser et à régler.

Quelques personnes voudraient, pour remédier à l'irrégularité de l'existence de ces êtres moraux qui n'existent que par la tolérance, et non par la volonté de la loi, qui vivent de souvenirs et de traditions plutôt que d'un droit attesté et conservé par le sol même, que dès à présent on commence la répartition des biens sectionnaires entre les habitants de la localité à laquelle est attaché le droit flottant de la propriété de ces biens ; qu'on en fasse au besoin une part à la commune générale et que de la sorte il n'y ait plus, dans un temps donné, que des biens communaux et non plus des biens de sections de commune.

Sous l'apparence de la justice, répartir ces biens à titre de propriété définitive entre les seuls habitants qui en avaient la jouissance indivise, ce serait une véritable injustice. Il faut évidemment faire la part de la commune. L'un des dangers à éviter, dans le cas d'une répartition, surtout si l'on n'appelait pas la commune à y participer, ce serait les manœuvres de gens

qui se seraient fait substituer à prix d'argent aux droits des usagers, et qui ensuite se prétendraient propriétaires par indivis, à titre privé, des biens sur lesquels le droit d'usage était exercé traditionnellement. Dans l'état d'ignorance où se trouvent les campagnes, il est arrivé plus d'une fois que de telles manœuvres ont réussi, et il est même arrivé qu'elles ont pris le caractère d'une spéculation étendue à toute une contrée.

La crainte de l'usurpation des biens communs des sections ne doit cependant pas faire écarter sans examen les propositions qui tendent à régulariser une fois pour toutes les droits des usagers de la section et ceux qui peuvent, qui, à notre avis, doivent toujours être reconnus à la généralité de la communauté municipale. Il y va d'un intérêt d'ordre supérieur, car on ne saurait rendre trop simples les lois constitutives de la propriété publique, ni éviter avec trop de soin toutes les occasions d'aigrir le caractère des paysans.

L'examen des questions de diverse nature que fait naître la situation des biens des sections de commune a été confié récemment à une commission spéciale formée près du ministère de l'intérieur. Sur la proposition de cette commission, le ministre a décidé qu'une statistique des sections et de leurs biens serait dressée par les soins des préfets.

Les recherches de M. Aucoc, qui s'est particulièrement occupé des sections de commune et des biens communaux qui leur appartiennent [1] l'avaient conduit, dès lors, à admettre le chiffre de 30,000 comme représentant assez exactement le nombre de ces sections. Il n'y a guère que vingt départements où l'on en compte plus de 100, et on en compte 23,000 dans onze départements qui sont groupés au centre de la France [2].

[1] Voir la 2e édit. de son ouvrage. Paris, 1864, in-18, chez P. Dupont.

[2] Voici quelques détails tirés des calculs de M. Aucoc. Dans le département de Saône-et-Loire il y a souvent 3 ou 4 sections par communes. Dans la Nièvre, 2 ou 3, mais quelques communes sont très-divisées : ainsi celle de Saint-Martin-du-Puits, compte 10 sections pour 1,408 habitants, celle de Dun-les-Places, 12 pour 1787, et celle d'Alligny, 15 pour 1824.

Dans le Puy-de-Dôme le nombre des sections varie également entre 4 et 8, il atteint aussi les chiffres de 13, 17, 19, 21 et même 24.

Dans le Cantal on trouve beaucoup de communes divisées en 5, 6, 7 et 8 sections. Les communes de Colandre avec 986 habitants, de Chalvignac avec 1,276, d'Anglards avec 2,270 comptent 11 et 13 sections; celle de Saint-Paul-de-Salers qui a 1,021 habitants en compte 17 et celle de Condat, qui en a 3,098, en compte 21.

La situation est à peu près la même dans la Haute-Loire. Elle doit l'être aussi pour

On compte quatre départements où l'étendue totale des biens communaux dépasse 200,000 hectares. Ce sont les Hautes-Alpes, la Corse, les Landes et les Basses-Pyrénées. Il n'y a pas de sections de commune dans ces quatre départements, ou du moins il n'y en a que fort peu, et dans les Hautes-Alpes seulement.

L'étendue des biens communaux varie de 100,000 à 200,000 hectares dans les seize départements des Basses-Alpes, des Alpes-Maritimes, de l'Aude, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Gironde, de l'Isère, du Jura, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Moselle, des Hautes-Pyrénées, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône, des Vosges. On compte un certain nombre de sections de commune dans la Côte-d'Or, le Jura, la Moselle et les Vosges.

Les biens communaux ont une étendue de 50,000 à 100,000 hectares dans les quinze départements de l'Aveyron, du Cantal, de la Creuse, de la Corrèze, de la Lozère, du Puy-de-Dôme, de l'Ain, des Ardennes, de la Drôme, du Gard, de l'Hérault, de la Meurthe, des Pyrénées-Orientales, de la Savoie et du Var. Il y a un grand nombre de sections dans les six premiers.

On en compte quelques-unes dans plusieurs des quatorze départements qui possèdent de 20,000 à 50,000 hectares de biens communaux, savoir : l'Ardèche, l'Aube, la Haute-Loire, la Nièvre, Saône-et-Loire, le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, le Cher, la Haute-Garonne, la Manche, la Marne, le Morbihan, la Tarn et l'Yonne.

La Haute-Savoie non comprise, restent quarante départements qui ne possèdent pas 20,000 hectares de biens communaux, parmi lesquels cinq seulement en possèdent 10,000, et dont un certain nombre n'en possèdent que 2,000. Il est remarquable que dans plusieurs de ces départements l'on trouve précisément les sections les plus nombreuses ; ainsi, dans la Haute-

les autres départements montagneux du centre de la France, comme l'Aveyron, la Corrèze, la Creuse, la Lozère, la Haute-Vienne où l'on trouve de 1,500 à 4,000 sections pour un nombre de communes qui va de 193 à 282. Dans le département de la Creuse, par exemple, la moyenne serait de 16 sections par commune : fractionnement qui exerce de l'influence sur les mesures à prendre pour régler ou corriger la gestion des biens communaux, principalement dans ce qui touche aux pâturages si anciens de ces montagnes.

Vienne, dans l'Indre, dans la Loire, la Vendée, l'Allier et le Tarn-et-Garonne[1].

[1] *Tableau annexé à la loi de mise en culture, dressé sur les matrices spéciales qui ont servi à l'établissement de la taxe de mainmorte.*

Ain, 437 communes ou sections de commune propriétaires de biens communaux pour 447 communes recensées dans le département.		
Aisne	823 pour	837
Allier	785	317
Alpes (Basses-)	241	255
Alpes (Hautes-)	217	189
Ardèche	707	339
Ardennes	386	478
Ariége	404	336
Aube	500	446
Aude	388	304
Aveyron	1,639	282
Bouches-du-Rhône	97	106
Calvados	267	784
Cantal	2,869	259
Charente	320	433
Charente-Inférieure	370	480
Cher	434	290
Corrèze	244	286
Corse	286	354
Côte-d'Or	1,064	727
Côtes-du-Nord	271	379
Creuse	261	261
Dordogne	375	584
Doubs	641	639
Drôme	282	365
Eure	482	701
Eure-et-Loir	184	427
Finistère	145	283
Gard	412	348
Garonne (Haute-)	534	578
Gers	487	466
Gironde	544	546
Hérault	452	330
Ille-et-Vilaine	303	350
Indre	790	246
Indre-et-Loire	120	281
Loir-et-Cher	214	296
Loire	834	317
Loire (Haute-)	2,941	258
Isère	480 pour	547
Jura	984	584
Landes	300	333
Loire-Inférieure	349	208
Loiret	174	348
Lot	283	315
Lot-et-Garonne	138	315
Lozère	181	193
Maine-et-Loire	371	376
Manche	409	643
Marne	575	669
Marne (Haute-)	537	550
Mayenne	171	274
Meurthe	695	714
Meuse	585	587
Morbihan	197	234
Moselle	665	628
Nièvre	754	317
Nord	429	663
Oise	531	700
Orne	327	512
Pas-de-Calais	382	904
Puy-de-Dôme	4,405	443
Pyrénées (Basses-)	717	560
Pyrenées (Hautes-)	639	480
Pyrénées-Orientales	217	228
Rhin (Bas-)	559	543
Rhin (Haut-)	501	490
Rhône	267	258
Saône (Haute-)	794	583
Saône-et-Loire	717	585
Sarthe	161	389
Seine	39	81
Seine-Inférieure	426	760
Seine-et-Marne	298	527
Seine-et-Oise	253	684
Sèvres (Deux-)	285	355
Somme	590	832
Tarn	202	316
Tarn-et-Garonne	327	193
Var	203	203
Vaucluse	184	149

Comme ceux des communes, les biens des sections peuvent être divisés en trois catégories : ceux qui sont affectés à un service public, ceux qui donnent lieu à une jouissance en nature, ceux qui donnent lieu à une perception de revenus. L'autorité judiciaire a toujours décidé que les premiers appartiennent à la commune sur le territoire de laquelle ils sont situés, sauf quand il est prouvé par titre qu'ils ont été construits ou acquis par la section. Les seconds sont exclusivement attribués, pour la propriété et la jouissance, aux sections qui en sont propriétaires; néanmoins le mode de jouissance peut être changé par le conseil municipal. Quant aux derniers, on doit admettre qu'une section ne peut être propriétaire à titre privatif que de biens communaux proprement dits, c'est-à-dire de ceux de ces biens dont la jouissance est commune, mais non pas de biens patrimoniaux, immeubles, rentes ou créances, et que ceux-ci appartiennent de plein droit à la commune dont dépend la section. La jurisprudence n'a pas néanmoins toujours été de cet avis et il serait utile de la fixer.

Il peut enfin se présenter des cas où les sections possèdent des biens indivis entre elles et d'autres sections ou entre elles et des communes. On comprend que ces droits de propriété indivise se perpétuent, mais comment vouloir, avec des jurisconsultes, que, par réciprocité, la section ou la portion de commune réunie à une commune n'acquière aucun droit sur les biens de cette commune? Il y a là en définitive trop d'inégalités incompatibles avec l'idée que le législateur politique s'est faite de la communauté d'une société municipale. On pourrait dorénavant inscrire dans l'acte qui constituera de nouvelles communes par la réunion d'une ou plusieurs communes ou sections de commune qu'il n'y aura point d'usages particuliers, point de jouissances, point de propriétés particulières pour leurs parties. Les objections ne manquent pas pour persuader le contraire et c'est même dans un tout autre ordre d'idée qu'agit l'administration, mais nous n'en croyons pas moins l'unité préférable, une fois établie.

Vendée.	1,143 pour	297	Vosges.	922 pour	546
Vienne.	291	296	Yonne.	400	482
Vienne (Haute-). .	1,803	199			

Le total donne 48,615 communes et sections de communes pour 36,826 communes de l'ancien territoire.

Un premier vice dans la condition des biens communaux, c'est donc l'existence de tant de sections de communes qui possèdent de tant de manières diverses. Faisons nos efforts pour hâter le moment où elles viendront se confondre dans l'unité communale. La réunion des sections de commune, partout où il y en a, n'est pas moins nécessaire que la dissolution des communes trop peu peuplées pour que la vie publique y ait ses avantages.

Une autre question très-grave, et qu'il faudra bien traiter un jour ou l'autre avec plus de vigueur qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, c'est la question de la gestion des biens communaux eux-mêmes, quelle que soit la façon dont ils sont possédés. Et d'abord la quantité des biens communaux croît-elle ou décroît-elle? Elle décroît, mais lentement.

Sous l'ancien régime on évaluait l'étendue des biens communaux à environ la dixième partie de la surface cultivée de la France. D'après les recherches de Turgot, ils consistaient en 8 millions d'arpents, représentant un capital de 600 millions de francs et un revenu de 25, s'ils étaient mis dans l'état de culture où pouvait la porter l'industrie particulière. Mais il était bien difficile d'arriver à une estimation à peu près exacte dans l'état de confusion des anciens terriers et avec l'esprit de défiance qui a toujours fait cacher aux syndics des paroisses comme aux maires des communes la valeur de la fortune communale. Ce n'est que depuis les travaux du cadastre qu'il a été possible d'apprécier cette fortune avec quelque sûreté d'évaluation.

Acceptons pour juste le chiffre de Turgot: 8 millions d'arpents, 4 millions d'hectares. Les premières lois de la Révolution ont certainement agrandi ce domaine d'un quart, en permettant aux communes de revendiquer les propriétés qui leur avaient été enlevées par les triages des seigneurs. Supposons donc que vers 1793 il y avait plus de 5 millions d'hectares de biens communaux. Les bois seuls, d'après un mesurage officiel, couvraient en l'an IV une superficie de 2,001,272 hectares. Deux causes principales ont dû restreindre l'étendue de la propriété communale : les partages faits en 1793 entre les habitants et les ventes faites par l'autorité de l'État en 1813. Les aliénations régulières effectuées chaque années par les communes, conformément aux prescriptions des lois, n'ont pas été non plus sans ré-

duire la masse de leurs biens. Année moyenne, elles vendent 5 ou 6,000 hectares de bois. Il est vrai qu'elles reforment en partie leur domaine par l'effet de leurs acquisitions et surtout des legs et donations qui leur sont faits, mais la réduction l'emporte évidemment sur l'augmentation. Ce n'est pas à nous à nous en plaindre.

Déjà longtemps avant 1789, les économistes et les agriculteurs éclairés déploraient l'existence de tant de biens communaux qui, prairies sèches, devenaient toujours des landes arides, prairies grasses, se changeaient bientôt en marais bourbeux, et, bois, en taillis dévastés. Le désir d'attacher les individus au nouvel état social et politique de la France, plus encore qu'une conviction scientifique, poussa les législateurs de la Révolution à décider que les communaux deviendraient des propriétés particulières, et cette décision, si elle n'avait pas été si absolue, était effectivement conforme aux principes de l'économie rurale comme à celle de la politique.

« Dès cette année même, est-il écrit dans le décret du 14 août 1792, immédiatement après les récoltes, tous les terrains et usages communaux, autres que les bois, seront partagés entre les citoyens de chaque commune, qui jouiront en toute propriété de leurs portions respectives. » La loi du 10 juin 1793, modifiant le décret de l'Assemblée législative, déclara que le partage des biens appartenant aux communes, soit communaux, soit patrimoniaux, sauf les bois, les mines, les carrières et les biens affectés à un service public, serait fait par tête d'habitant domicilié, de tout âge et de tout sexe, absent ou présent, et que les propriétaires non habitants n'auraient aucun droit au partage. Mais ce partage n'était pas obligatoire comme l'avait voulu la loi du 14 août 1792, il était facultatif et pour qu'il fût effectué il fallait que le tiers au moins des habitants le réclamât.

Le conventionnel Lozeau de la Charente-Inférieure, établit en principe, au nom du comité des domaines, qu'il ne devait plus y avoir que deux sortes de propriétés, les propriétés nationales qui étaient hors du commerce et les propriétés particulières qui étaient dans le commerce. Il soutenait que, les propriétés communales étant inégalement réparties, il en résultait des disproportions choquantes entre les avantages publiquement assurés aux habitants d'un même sol; que, de plus, ces propriétés

étant mal cultivées, des terrains immenses se trouvaient ainsi soustraits à l'influence du progrès général et qu'enfin l'intérêt évident du gouvernement nouveau était de multiplier le nombre des habitants propriétaires et d'affaiblir l'importance des corporations même les moins condamnables[1].

Et Cambon un peu plus tard : « Déclarez, disait-il, dettes nationales les dettes des communes en déclarant propriétés nationales tout leur actif, excepté les biens communaux dont le partage est décrété et les meubles et immeubles destinés aux établissements publics. Vous n'aurez plus d'administrations municipales qui, avec des fonds particuliers, pourraient avoir l'idée de se séparer de la grande commune; vous enlèverez aux partisans de l'ancien régime les moyens de placer leur fonds sur des anciens titres qui survivraient à une régénération de la dette : formez un ensemble de toute la dette, de quelque part qu'elle provienne; qu'elle soit une comme le gouvernement qui vient d'être adopté. » La loi du 24 août 1793, loi constitutive du grand livre de la dette publique, consacra en effet ces dispositions.

On se demande comment la propriété communale à résisté à la loi agraire du 10 juin et à la loi financière de Cambon.

Pour quelque raison que se soit, un grand nombre de départements ne firent point de partages. Il en fut fait cependant, et beaucoup, mais il n'est pas resté de traces de ces opérations.

La loi de 1793, celle du 10 juin (et non celle que dicta Cambon), n'a jamais été abrogée expressément; plusieurs de ses articles sont encore incontestablement en vigueur, mais les dispositions qui autorisent le partage gratuit et par tête des biens communaux sur la seule délibération de l'assemblée, des habitants ont été, sinon explicitement, du moins d'une manière implicite, abrogées par les lois qui, depuis, ont réglé l'administration des communes. Sous le gouvernement même de la Convention, un député de la Creuse avait attaqué la loi de 1793 comme spoliatrice de la propriété privée dont la jouissance des landes communales sont une annexe nécessaire dans les pays de pâturage; il l'avait même condamnée comme destructive de l'agriculture. D'autres critiques faites de points de vue différents ne lui furent pas ménagées et, en l'an IV, on décida qu'il serait sursis à toutes les actions et poursuites résultant de son exécution. La

[1] Voir E. Cauchy. *De la propriété communale*, 1848, in-8°, p. 23.

question fut plusieurs fois agitée [1], mais ne fut pas résolue par le conseil des Cinq-Cents, et les premiers membres du conseil législatif, et, dans cet état d'indécision, les plus graves désordres, les usurpations les plus injustes se commirent partout. C'est pour y mettre un terme que la loi du 9 ventôse an XII, consacra la régularité des partages effectués d'après les dispositions et dans les formes indiquées au texte de la loi de 1793, et permit même aux habitants qui avaient partagé les biens communaux sans avoir fait dresser l'acte, de régulariser, eux aussi, leur droit de propriété, à la condition de payer à la commune, en une rente annuelle toujours rachetable au denier vingt, la moitié du produit de leur part, ou du moins du revenu qu'elle produisait avant la division du bien commun. Les communes rentraient en même temps dans la propriété pleine et entière des domaines dont la répartition n'avait pas été faite.

Le décret du 9 brumaire an XIII ajouta que le mode de jouissance des biens communaux ne pouvait être changé que que sur le vote du conseil municipal et sous l'approbation du gouvernement, si le régime antérieur à la loi de 1793 avait été maintenu, et du préfet s'il s'agissait d'un régime établi en exécution de cette loi.

Il devint donc interdit d'opérer des partages, mais de nombreuses répartitions s'opérèrent encore, de l'aveu même des conseils municipaux. Il s'en est même fait lors de la révolution de 1830 et en 1848, mais l'administration est intervenue dès qu'elle a été instruite, et, notamment en 1819, une ordonnance a assujetti les détenteurs des parts usurpées, à payer à la commune les quatre cinquièmes de la valeur de ces parts.

Après la loi du 10 juin 1793, c'est celle du 20 mars 1813 qui a le plus profondément atteint la propriété communale. Ce qui en est surtout blâmable, c'est la forme tyrannique et la précipitation. Le régime de la dictature impériale commençait à péricliter. Dans les pressantes nécessités où nous avaient réduits les désastres déjà subis par Napoléon, et aussi hélas! par la France, il fallait, pour équiper les dernières armées, chercher partout des ressources disparues du Trésor. C'est alors que l'empereur

[1] Loi du 2 prairial an V : « Il ne sera plus fait aucune vente de biens de communes, quels qu'ils soient, ni en exécution de l'article 2 de la section 3 de la loi du 10 juin 1793, et de l'article 92 de la loi du 24 août suivant, ni en vertu d'aucune autre loi. »

songea à mettre la main sur les biens communaux, et à les vendre lui-même en en payant le prix en rentes aux communes dépossédées. Cet acte n'eut pas choqué, en 1793, quand ce n'était pas à cause de l'ambition et pour la gloire d'un homme que la patrie était en danger; et l'empire aussi, dans ses années de grandeur, aurait sans doute pu le faire accepter de ceux mêmes dont il prenait la fortune, s'il avait invoqué et fait comprendre les raisons économiques qui pouvaient le justifier. Voici le texte de la loi que le Corps législatif, un peu trop tard rebelle à la tyrannie, ne vota pas avec son ordinaire enthousiasme : « Art. 1er. Les biens ruraux, maisons et usines possédés par les communes, sont cédés à la caisse d'amortissement qui en percevra les revenus à partir du 1er janvier 1813. — Art. 2. Sont exceptés les bois, les biens communaux proprement dits, tels que pâtis, pâturages, tourbières et autres dont les habitants jouissent en commun, ainsi que les halles, marchés, promenades et emplacements utiles pour la salubrité ou l'agrément.

» Sont également exceptés les églises, les casernes, les hôtels de ville, les salles de spectacle et autres édifices que possèdent les communes et qui sont affectés à un service public. » L'article 3 portait que chaque commune recevrait en inscriptions de 5 %, une rente équivalente au revenu net que ses biens produisaient en 1813.

On a crié à la spoliation et les 75 voix d'opposition qui enfin se rencontrèrent au Corps législatif disent assez avec quelle profonde émotion le pays subit la volonté du maître; mais la politique dominait tout, et, après avoir tant obéi, on s'indignait tout à coup de ce qui, en d'autres temps, eut été un sujet de discussion digne de l'attention réfléchie de quiconque se soucie des vrais intérêts du pays. Du reste, la chute même de l'Empire n'empêcha pas la loi d'être exécutée et elle le fut jusque sous le gouvernement de la Restauration. Une circulaire du ministre des finances, datée du 29 août 1814, dit avec raison : « La loi a laissé aux communes tous les biens affectés à un service public ou à une jouissance indivise entre les habitants. Ces biens étaient les seuls qui fussent, par leur destination et leur affectation spéciale, réellement et indistinctement utiles à la généralité des habitants; car ils sont en quelque sorte la propriété indivise de chacun d'eux, qui en jouit par lui-même et exerce les droits de propriétaire.

» Tous autres biens loués, affermés, régis, récoltés, usurpés même ou illégalement partagés, à charge de conditions ou de redevances, sont, par le fait, sortis de la jouissance commune, et ne sont plus des biens communaux proprement dits, mais des propriétés de la commune. La seule utilité qu'ils procurent à la masse des habitants, c'est un produit annuel, destiné à être employé aux dépenses générales de la commune ou à recevoir tout autre emploi.

» En maintenant cette distinction, les habitants ne sont privés de rien puisqu'on ne leur enlève aucune jouissance et les communes ne sont privées d'aucun revenu puisque l'équivalent leur est assuré en rentes sur l'État. »

Otez à cette opération la couleur d'expédient qui devait la discréditer et l'économiste ne saurait la blâmer en elle-même. Mais ce n'était pas pour améliorer l'état du sol que le gouvernement impérial agissait; son unique visée était de vendre ces biens 370 millions ou de créer sur la garantie de leur existence une pareille somme en bons de finance, et, après avoir mis en réserve 138 millions suffisant pour représenter, le 5 pour 100 étant à 75 fr., les 9 millions de rentes à servir aux communes, de disposer, sans bourse délier, d'un surplus de 232 millions. Une partie des rentes sur l'État que les communes possèdent actuellement n'a pas d'autre origine que la manœuvre de 1813. Les éléments font défaut pour évaluer en chiffres positifs l'influence qu'elle a exercé sur la diminution de la masse des biens communaux; on sait seulement que l'État en a aliéné pour la somme de 58,335,150 fr. et que les communes ont, en échange, reçu des titres de rente pour 2,632,448 fr.

« Rappelez-vous, disait M. de Bonald en 1816 à la Chambre des députés, rappelez-vous la consternation universelle que répandit dans la capitale et dans le royaume la proposition de la loi du 20 mars 1813 qui dépouillait les communes de leurs propriétés. Le scandale parut nouveau, même après tant de scandales. Nous fûmes nous-mêmes témoins de la profonde douleur ou plutôt de la honte des députés au Corps législatif, dont la plupart avouaient qu'ils n'oseraient plus retourner dans leurs provinces, s'ils avaient la faiblesse de consentir à cette monstrueuse iniquité. »

Dans la même séance, un homme qui, après avoir servi l'Empire, l'avait sans honte abandonné pour courtiser la royauté

nouvelle, M. Dudon prétendit qu'on avait saisi pour 130 millions de propriétés communales, qu'on en avait vendu pour 90 millions au 1er octobre 1815 et que, depuis, les ventes avaient dû continuer; mais nous venons de dire juste ce qui s'était fait.

Il est certain que les communes ont toujours témoigné une grande répugnance pour toutes les propositions tendant à faire sortir de leurs mains les propriétés qui languissent le plus sous leur administration. Le législateur ne saurait donc prendre de trop grandes précautions pour les amener peu à peu à s'en dessaisir ou du moins à en améliorer l'état. La tentative de 1813 fut surtout fâcheuse, parce qu'elle les rendit défiantes pour bien longtemps.

On essaya sous la Restauration de leur persuader d'affermer généralement leurs biens, mais on n'y réussit guère, car il est de la nature des esprits ignorants et surtout de ceux qui sont en défiance, de préférer une jouissance immédiate, quelle qu'elle soit, à un revenu différé. C'est par l'ordonnance du 7 octobre 1818 que la proposition leur fut faite. Le gouvernement faisait de son mieux pour expliquer la mesure. Il n'agissait, disait-il, que « voulant faciliter la mise en ferme des biens communaux qui, n'étant pas nécessaires à la dépaissance des troupeaux pourraient, par des locations avantageuses, suppléer à l'insuffisance des revenus affectés aux dépenses des communes et obvier à l'inconvénient des impositions locales dont le montant, onéreux aux contribuables, est également nuisible au recouvrement des contributions ordinaires; voulant d'ailleurs favoriser tout ce qui peut concourir à l'augmentation des moyens de subsistance par la mise en culture des terrains. »

Si d'abord les communes étaient toutes assez peuplées et si l'instruction était assez généralement répandue pour que les conseils municipaux fussent un peu plus au courant des notions ordinaires de l'économie publique, l'État n'aurait aucunement le droit d'intervenir dans leur gestion et de les contraindre, comme on arrive enfin à le faire, à mettre en valeur des terrains qui, sans doute, leur appartiennent plus qu'à d'autres, mais qui appartiennent aussi à la France.

Le Code forestier a pourvu, dès 1827, au plus pressé en plaçant les bois des communes sous le même régime que celui des

bois de l'État. L'administration centrale les soigne; elle les aménage autant que cela est possible et elles lui paient une contribution représentative des dépenses faites en leur nom et dans leur intérêt. Les conseils municipaux n'y ont rien à voir.

Ce n'est pas nous écarter de l'étroit sentier qu'il nous faut suivre pour arriver à notre but que de jeter en passant un coup d'œil sur la situation que nos lois ont faite, depuis 1789, aux administrateurs de la fortune communale. La loi du 10 juin 1793 n'autorisait pas seulement le partage des terres; elle décidait que les revenus provenant des fermages des biens communaux ne seraient point employés à l'acquit des charges locales, mais partagés par tête entre les habitants.

L'arrêt consulaire du 4 messidor an X, en prescrivant les règles à suivre pour la fixation des budgets communaux, remit en vigueur le principe contraire, ordonnant que tous les revenus appartenant à la commune seraient toujours employés exclusivement pour l'utilité de cette commune.

Quant au mode de jouissance des biens promiscus, si la loi de 1793 donnait à l'assemblée des habitants le droit d'en « fixer les règles, » la délibération devait être soumise au visa du directoire départemental, et si la loi du 28 pluviôse an VIII conférait aux conseils municipaux, dans les mêmes termes « le droit de régler le partage des affouages, pâtures, récoltes et fruits communs, » le décret du 9 brumaire an XIII (31 octobre 1804), rendu sur le rapport de M. Portalis, réserva expressément aux préfets la faculté d'approuver, de rejeter, de « modifier » la délibération, « sauf de la part du conseil municipal » et même d'un ou plusieurs habitants ou ayants-droits à la jouissance, le recours au conseil d'État. Un avis du conseil d'État du 29 mai 1808 a même étendu à tous les cas l'obligation de consulter le conseil sur les changements de mode de jouissance. « Lorsqu'en vertu de la loi du 10 juin 1793, est-il dit dans cet arrêt, il s'est opéré un changement dans le mode de jouissance des biens d'une commune, les demandes d'un nouveau mode de jouissance doivent être présentées au conseil de préfecture et soumises, de droit, comme les affaires de biens communaux, au conseil d'État[1].

[1] La loi du 26 germinal an XI a fixé les règles relatives à l'acquittement de la contribution foncière due pour les biens communaux. Elle dispose que pour les biens mis

La loi en vertu de laquelle est actuellement encore administrée la fortune des communes est celle de 1837 sur l'administration municipale. Nous nous hâtons d'ajouter qu'avant, sans doute, que notre ouvrage ait paru elle aura fait place à celle qui est en ce moment-ci soumise à l'examen du Corps législatif et dont nous avons déjà cité un article à propos de la gestion de la fortune départementale. La liberté laissée aux conseils municipaux aura été quelque peu étendue; mais l'État, et cela ne nous déplait point, n'en reste pas moins le tuteur d'une partie des intérêts majeurs de la commune, qu'il est encore impossible d'abandonner généralement aux délibérations des conseils dans un pays où 8,000 municipalités ne comptent pas plus de 300 habitants. En 1837 le législateur avait ainsi fixé les limites du pouvoir des représentants de la localité :

Art. 17 de la loi du 18 juillet. — « Les conseils municipaux règlent par leurs délibérations les objets suivants :

1° Le mode d'administration des biens communaux ;

2° Les conditions des baux à ferme ou à loyer dont la durée n'excède pas dix-huit ans pour les biens ruraux, et neuf ans pour les autres biens ;

3° Le mode de jouissance et la répartition des paturages et fruits communaux, autres que les bois, ainsi que les conditions à imposer aux parties prenantes ;

en ferme ou donnés à bail, les fermiers ou locataires seront tenus de payer, à la décharge des communes, et en déduction du prix du bail, le montant des impositions de tout genre assises sur ces propriétés. S'il s'agit de biens communaux abandonnés à la jouissance en nature, les règles établies par la loi sont différentes selon le mode de jouissance pratiqué par les habitants.

Lorsqu'une commune, y est-il dit, possède des domaines utiles dont chaque habitant profite également et qui ne sont pas susceptibles d'être affermés, comme des bois, pacages et marais communaux ou des bâtiments servant à l'usage commun, et qu'elle n'a pas des revenus suffisants pour payer la contribution due à raison desdits domaines, cette contribution est répartie en centimes additionnels sur les contributions foncière, mobilière et somptuaire de tous les habitants.

Lorsque tous ces habitants n'ont pas un droit égal à la jouissance du bien communal, la répartition de la contribution assise sur ce bien est faite par le maire de la commune, avec l'autorisation du préfet, au prorata de la part qui appartient à chacun.

Lorsqu'une partie seulement des habitants a droit à la jouissance, la répartition de la contribution n'a lieu qu'entre eux et toujours proportionnellement à leur jouissance respective.

Il en est de même pour les frais d'administration.

4° Les affouages, en se conformant aux lois forestières.

L'approbation du préfet est nécessaire pour l'exécution des délibérations qui concernent, aux termes de l'article 19, les tarifs et règlements de perception des revenus communaux, les acquisitions, aliénations et échanges des propriétés communales, leur affectation aux différents services publics, et, en général, tout ce qui intéresse leur conservation et leur amélioration ; la délimitation ou le partage des biens indivis entre deux ou plusieurs communes ou sections de commune ; les conditions des baux à ferme ou à loyer dont la durée excède dix-huit ans pour les biens ruraux et neuf ans pour les autres biens, ainsi que celles des baux des biens pris à loyer par la commune, quelle qu'en soit la durée ; les projets de constructions, de grosses réparations et de démolitions, et, en général, tous les travaux à entreprendre ; l'ouverture des rues et places publiques, et les projets d'alignement de voirie municipale ; le parcours et la vaine pâture, l'acceptation des dons et legs faits à la commune et aux établissements communaux. »

Sur tout le reste, les conseils municipaux ne donnent que des avis, et lorsqu'on leur en demande.

En 1865, voici comment la loi nouvelle élargit leur pouvoir :

Titre II. *Conseils municipaux.* — Art. 11. « Les conseils municipaux règlent par leurs délibérations, sur la proposition du maire, les affaires ci-après désignées, savoir :

1° Les acquisitions d'immeubles, lorsque la dépense totale ne dépasse pas, dans un même exercice, le dixième des revenus ordinaires de la commune ;

2° Les conditions des baux à ferme de biens ruraux et des baux à loyers des maisons et bâtiments appartenant à la commune, pourvu que la durée du bail ne dépasse pas trente ans ;

3° Les projets, plans et devis de grosses réparations et d'entretien, en tant que la dépense totale engagée ne dépasse pas, dans un même exercice, le cinquième des revenus ordinaires de la commune, ni, en aucun cas, une somme de 50,000 fr. ;

4° Le tarif des droits de place à percevoir dans les halles, foires et marchés ;

5° Les droits à percevoir pour permis de stationnement et de location sur les rues, places et autres lieux dépendant du domaine public communal ;

6° Le tarif des concessions dans les cimetières;

7° Les assurances des bâtiments communaux;

8° L'affectation d'une propriété communale à un service communal, lorsque cette propriété n'est encore affectée à aucun service public, sauf les règles prescrites par les lois particulières;

9° L'acceptation ou le refus de dons ou legs faits à la commune, sans charges, conditions ni affectation immobilière, lorsque ces dons et legs ne donnent pas lieu à réclamation. »

En même temps que le gouvernement se disposait à céder ainsi quelque chose aux réclamations de ceux qui jugent que l'État tenait de trop près les communes en tutelle, il a, dans ces derniers temps, fait faire un pas à la question, toujours à l'étude, de l'amélioration du sol qui nourrit la nation française, et que les communes n'ont pas, que personne n'aurait le droit de laisser dans la stérilité et l'insalubrité à laquelle trop d'espaces sont condamnés. On avait espéré qu'une fois organisées et sûres des encouragements du pouvoir central, les autorités des communes feraient, à partir de 1837, quelque chose pour qu'à la longue put disparaître toute idée d'intervention de la part de l'État; mais leur inertie n'ayant cessé d'être la même sur presque aucun point du territoire, il a bien fallu interroger, consulter les conseils généraux sur les moyens à prendre pour concilier des réformes utiles avec le respect des traditions et l'espèce de condescendance qu'il est sage d'observer, même avec l'ignorance et l'erreur. En 1848 surtout, à une époque où toutes les idées d'amélioration se produisaient et s'entre-choquaient jusqu'à se nuire les unes aux autres, maintes propositions surgirent, et quelques-unes se rattachèrent aux projets du législateur de 1793, non toutefois sans faire la différence des temps et sans corriger ce qu'il y avait eu d'excessif dans les idées du partage gratuit, comme d'autres n'aboutissaient qu'à la déclaration du droit de l'État d'améliorer lui-même le domaine négligé par les communes [1].

[1] Extrait du projet de décret soumis à l'Assemblée nationale le 28 août 1848 par son comité d'administration départementale et communale (projet qui n'a pas été l'objet d'un vote).

Art. 1. Toutes les communes de la République sont tenues de mettre en culture leurs terrains communaux susceptibles d'être avantageusement défrichés et cultivés.

Les lois de 1857, sur l'assainissement des landes et de 1860 sur le reboisement des montagnes et la mise en culture des terres stériles n'ont fait que donner une forme aux vœux et résumer les débats de trente années.

Quelques communes avaient amodié ou aliéné, de temps à autre, une partie de leurs propriétés, mais c'est à peine si 50 ou 60,000 hectares avaient ainsi passé d'une stérilité séculaire à l'état de fécondité plus ou moins grande où le travail amène la propriété privée. De 1852 à 1862 les aliénations constatées n'ont porté que sur une étendue de 35,000 à 40,000 hectares. Or, nous avons vu déjà que sur les 4,809,283 hectares formant la contenance totale de la propriété communale, il y a 2,706,672 hectares de pâtures, de terres, de bruyères vaines, de sables. A eux seuls, 24 départements en possèdent 2,112,943 hectares. Ce sont les Landes, les Basses-Pyrénées, les Basses-Alpes, la Gironde, les Hautes-Alpes, les Hautes-Pyrénées, l'Isère, l'Aude, la Corse, la Creuse, le Puy-de-Dôme, les Pyrénées-Orientales, le Cantal, l'Hérault, le Gard, le Doubs, le Jura, la Lozère, l'Ariége, la Corrèze, l'Aveyron, la Drôme, le Var, la Haute-Loire, tous situés dans les montagnes du centre, du sud-est ou du sud-ouest. Les départements du nouveau territoire français ajoutent encore à l'étendue de cette masse des grandes propriétés communales[1].

L'administration a publié en 1860 le tableau suivant qui in-

—Art. 2. La mise en culture sera opérée ou par la commune elle même ou par des fermiers auxquels le fonds communal sera donné à bail. — Art. 6. En cas d'amodiation, les terrains seront divisés par lots égaux. Un lot sera attribué sans enchères à chaque chef de famille ou de maison, ayant son domicile réel et fixe dans la commune et qui voudra le prendre à bail. L'étendue et le fermage annuel de chaque lot seront fixés par le préfet, sur la proposition du conseil municipal, et, à défaut, sur celle du conseil général. Le prix de fermage devra toujours être inférieur au revenu réel du terrain affermé. — Art. 8. Les baux seront consentis pour douze ans au moins et vingt-quatre ans au plus. — Art. 13. Tout terrain communal, susceptible d'être défriché et cultivé, et qui serait indivis entre plusieurs communes ou plusieurs sections de commune ou entre des communes, sections de communes et des particuliers, sera partagé entre elles, dans le délai d'une année, afin que les dispositions précédentes puissent y être appliquées. — Art. 17. La loi du 10 juin 1793 autorisant les communes à partager les biens communaux est abrogée.

[1] Nous trouvons, dans le compte-rendu des travaux du Conseil général des Alpes-Maritimes pour 1864 que, d'après de récentes indications fournies par les agents forestiers, la superficie des bois communaux qui, suivant les dossiers laissés par l'administration sarde, n'avait été portée qu'à 20,498 hectares, s'élève à 45,000

dique la distribution par départements de ces 2,706,672 hectares de terres communales à mettre en valeur; elle y a joint la liste des 185,460 hectares de marais dont les communes possèdent encore 58,383 hectares [1].

	Contenance des landes et autres terrains incultes appartenant aux communes, hect. ares. c.		Contenance des landes et autres terrains incultes appartenant aux communes. hect. ares. c.
Ain.	34,970.45.18	Garonne (Haute-.)	21,830.78,55
Aisne.	9,314.91.73	Gers.	1,199.85.56
Allier.	5,551.49.36	Gironde.	140,039.75.28
Alpes (Basses-).	140,317.46.73	Hérault.	66,158.94.37
Alpes (Hautes-).	197,473.83.84	Ille-et-Vilaine.	12,680.02.07
Ardèche.	18,822.48.49	Indre.	12,566.73.41
Ardennes.	8,188.67.45	Indre-et-Loire.	7,846.69.81
Ariége.	50,359.03.16	Isère.	120,933.57.30
Aube.	13,102,34.07	Jura.	53,201.37.61
Aude.	106,847.42.15	Landes.	227,470.47.67
Aveyron.	40,814.37.51	Loir-et-Cher.	2,706.81.30
Bouches-du-Rhône.	38,188.54.54	Loire.	8,889.22.25
Calvados.	973.35.69	Loire (Haute-).	35,037.34.14
Cantal.	68,058,79.91	Loire-Inférieure.	6,288.16.94
Charente.	1,269.71.03	Loiret.	2,198.61.38
Charente-Inférieure.	2,292.38.74	Lot.	7,185.80.61
Cher.	12,901.91.86	Lot-et-Garonne.	520.25.06
Corrèze.	48,714.42.45	Lozère.	51,828.01.65
Corse.	95,000.00.00	Maine-et-Loire.	5,589.98.84
Côte-d'Or.	24,534.50.08	Manche.	13,996.16.61
Côtes-du-Nord.	14,903.02.18	Marne.	8,973.90.25
Creuse.	81,502.67.73	Marne (Haute-).	15,557.58.39
Dordogne.	2,255,03,99	Mayenne.	1,179 81.60
Doubs.	63,276.56.39	Meurthe.	6,640.21.38
Drôme.	39,332.51.32	Meuse.	7,572.82.21
Eure.	4,330.68.92	Morbihan.	23,558.20.61
Eure-et-Loir.	725.11.14	Moselle.	4,713.62.92
Finistère.	4,590.69.31	Nièvre.	5,011.90 62
Gard.	38,657.33.48	Nord.	1,688.63.35

hectares au moins, non compris 4,000 hectares de l'arrondissement de Grasse.

Les communes possèdent en outre environ 150,000 hectares de terrains non boisés, la plus grande partie en pâturages.

Le produit des bois vendus a été de 76,404 fr. 37 en 1863, celui des coupes non vendues devait être de 67,432 et les produits accessoires ont donné 114,064 fr. 47, soit en tout 259,900 fr. 84. Le total de 1864 a dû être d'environ 400,000 fr.

[1] Le reste appartient aux particuliers, pour 122,015 hectares, et à l'État, pour 4,062.

Oise.	6,675.00.36
Orne.	3,257.61.67
Pas-de-Calais. . .	5,684.26.37
Puy-de-Dôme. . . .	76,494 07.23
Pyrénées (Basses-).	161,049.81.05
Pyrénées (Hautes-).	136,300.99.59
Pyrénées-Orient. .	76,201.31.91
Rhin (Bas-). . . .	12,659.81.55
Rhin (Haut-). . .	25,913.32.06
Rhône.	1,600.24.99
Saône (Haute-). .	13,576.64.49
Saône-et-Loire. .	1,716.17.15
Sarthe.	777.43.78
Seine.	39.42.76
Seine-Inférieure. .	6,029.32.68
Seine-et-Marne. .	1,412.55 09
Seine-et-Oise. . .	932.64.20
Sèvres (Deux-). .	2,641.85.98
Somme.	8,425.80 52
Tarn	10,270.37.41
Tarn-et-Garonne. .	1,089.82.38
Var.	37,206.82.21
Vaucluse.	24,426.65 90
Vendée.	2,792.28.76
Vienne.	1,558.27.57
Vienne (Haute-). .	11,927.07.47
Vosges.	28,813.00.62
Yonne.	6,864.48.96
Totaux.	2,706,672.24.78

Les mots sont faciles à prononcer et à écrire, et il n'est personne qui n'applaudisse au projet sérieusement entrepris de régénérer les parties du sol français que les communes possèdent et dont elles veulent jouir sans y rien changer; mais sait-on que c'est peu de chose que de dépenser 100 fr. sur un hectare de terrain et qu'avec 100 fr. de dépense l'amélioration sera lente et incomplète. En y mettant le double on obtiendrait un résultat beaucoup plus satisfaisant; mais à 100 fr. l'hectare il faut 2,700 millions et à 200 fr. 5,400 millions pour exécuter cette belle entreprise. Les peuples trouvent de ces sommes monstrueuses quand leurs gouvernements les mènent à la guerre, mais jamais jusqu'ici personne n'a osé proposer de faire, soit par emprunt, soit autrement, un fonds de 500 millions, d'un milliard destiné uniquement à des travaux pacifiques.

La difficulté était donc grande et elle l'est toujours. On a commencé par un coin du territoire, et c'était déjà quelque chose que de commencer, lorsqu'en 1857 on a fait la loi du 19 juin, s'appliquant exclusivement aux terrains communaux des Landes de Gascogne qui, dans les deux départements des landes et de la Gironde, formaient une étendue totale de plus de 427,000 hectares, propres seulement au parcours du bétail et d'une insalubrité égale à leur stérilité. Elle ordonnait que dans le cas où les communes qui en sont propriétaires n'y feraient pas à leurs frais les assainissements et les ensemencements ou les plantations nécessaires à leur régénération, l'État se chargerait des travaux dont l'utilité aurait été constatée, et se rem-

bourserait en principal et en intérêts de ses avances sur le produit de l'exploitation des terrains mis en valeur.

Les communes ont compris qu'il était de leur devoir et de leur intérêt de se charger elles-mêmes de ces travaux et un grand nombre se sont empressées de demander l'autorisation d'aliéner une partie de ces landes communales pour pouvoir opérer le défrichement du reste. Il y a déjà près de 135,000 hectares assainis et mis en valeur, presque le tiers de l'espace autrefois perdu [1] et sur tout le reste les travaux sont commencés.

La loi de 1857 a servi en très-grande partie de modèle à la loi de 1860 qui en a généralisé les prescriptions en les étendant à toutes les propriétés incultes des communes. Cet e loi a limité au chiffre assez faible de 10 millions la somme des avances que l'État peut faire pour les mettre lui-même en valeur. A la fin de l'année dernière (1864), la reconnaissance générale des terrains communaux était terminée dans 30,000 communes et l'on n'avait trouvé de propriétés à cultiver que dans 5,784 d'entre elles. L'étendue à mettre en rapport était évaluée à 300,000 hectares. Les plans d'amélioration comportaient une dépense de 52 millions pour procurer une plus-value de 140. Mais, pour ménager les habitudes et même les intérêts réels des habitants qui, en bien des lieux, ne sauraient se passer tout à coup de leur part de jouissance commune, surtout pour la dépaissance du bétail, sur 1,343 projets de mise en valeur qui embrassaient 34,770 hectares, on en a ajourné 428 qui touchaient à 12,892 hectares. Les communes (ou du moins 357 communes) ont d'elles-mêmes amélioré 8,362 hectares. La dépense a été de 687,500 et la plus-value de 3,398,000 fr. L'État, en réalité, ne s'est donc presque pas encore servi du pouvoir que la loi lui donne.

Nous admettons aisément que ces ménagements ne sont pas inutiles, mais est-ce la peine qu'on ait abordé une question

[1] L'ensemencement des dunes est une autre opération. L'État possède uno partie des dunes, mais il ne possède pas tout. C'est de la fin du siècle dernier que date l'heureuse idée qu'on a eu de fixer les sables mouvants des côtes en y semant des pins. Il y a 64,000 hectares de dunes plantées de cette façon sur le golfe de Gascogne, et plus de 93,000 en comptant toutes nos côtes. Les bois semés ont acquis une grande valeur. En 1863 l'État a inscrit au budget de ses recettes extraordinaire 12 millions de francs, à prendre sur les coupes de 19,000 hectares. Le service des dunes est fait par l'administration forestière. (Décret du 29 avril 1862.)

d'une telle importance il y a cinq ans pour voir en 1864 le nombre des hectares de terre dont la mise en valeur d'office a été ordonnée, atteindre le chiffre de 95, en cinq décrets ! Si l'administration fléchit, c'en est fait des espérances que l'on a pu concevoir. En une pareille matière, un gouvernement qui se croit assuré des sympathies de la population rurale, ne devrait pas hésiter, même à froisser des préjugés, puisqu'en peu de temps les résultats doivent prouver que la loi de 1860 est utile à tous.

Nous aurions pu, dès le chapitre précédent, quand nous arrivions au domaine de l'État, rappeler qu'en cette même année 1860 une autre loi, celle du 28 juillet, dans une pensée semblable d'utilité publique, avait soumis la propriété communale des pays de montagnes à la charge d'un reboisement des terrains dénudés pour l'accroissement des pâturages. Le domaine de l'État y est intéressé en effet, mais c'est surtout celui des communes que cette loi doit atteindre.

Les inondations de 1856 ont déterminé le gouvernement à prendre une résolution sur la question maintes fois agitée[1] du reboisement des pays de montagnes d'où les eaux s'échappent avec une violence si terrible depuis que le libre dépaissement et des défrichements poussés à l'extrême y ont détruit même les gazons qui suffisaient le plus souvent pour les contenir. Sans doute des lois antérieures interdisaient le déboisement, mais les montagnes s'étaient en bien des lieux déboisées, pour ainsi dire, sans que personne y mît la main. Si d'ailleurs l'État avait menacé ceux qui les dénudaient, il n'avait rien fait pour réparer le mal et ressemer ou replanter les cîmes. On ne pourrait citer, du moins, qu'un article du Code forestier, l'article 225, où

[1] On consulta en 1843 les conseils généraux sur les moyens à employer pour prévenir les inondations : la plupart proposèrent de reboiser les montagnes. L'année suivante, soixante-trois conseils exprimèrent leur désir de voir adopter un système général de reboisement et le gouvernement, soutenu par cette unanimité des opinions et des vœux, fit préparer un projet de loi qui, annoncé par M. Lacave-Laplagne, ne fut néanmoins pas soumis à la discussion des chambres.

Un membre de l'Assemblée constituante, M. Du Fournel proposa en 1848 le reboisement d'ensemble de 500,000 hectares en offrant une prime de 125 fr. pour chaque hectare reboisé et en affectant à une dépense qui devait absorber 62 millions et demi de francs, le produit de la vente de 100,000 hectares de forêts domaniales situées dans des terrains où les défrichements pouvaient être autorisés. Cette proposition n'eut pas de suite.

il est question d'exempter d'impôts pendant 20 ans les semis et plantations faits sur le sommet et sur la pente des montagnes. Cette exemption a été portée à trente ans par la loi de 1859 qui se proposait d'encourager un peu plus efficacement le reboisement des hauteurs pendant qu'elle adoucissait les rigueurs excessives des règlements prohibitifs du défrichement des bois particuliers des plaines. Mais, on ne le sait que trop et à l'instant même nous venons de nous en plaindre, les encouragements de l'État, s'ils ont quelque influence dans les villes et sur les parties éclairées de la population, échouent presque toujours contre l'indifférence et l'ignorance des campagnes. Aussi, dès l'année 1843, voyons-nous 63 conseils généraux insister sur la nécessité de prendre un parti, et, depuis ce temps, quelques-uns de ces conseils, quelques communes même se sont imposé des sacrifices et ont pris l'initiative des travaux du reboisement, en suppliant l'État, s'il ne les aidait pas, d'aller au secours des plus indifférents ou des plus aveugles. Les Alpes, les Pyrénées, les Cévennes, les monts d'Auvergne, lieux de naissance de nos cours d'eau les plus abondants et les plus rapides, se dépouillaient en effet chaque jour davantage.

La liste de tous les terrains à reboiser a été faite par les soins des conservateurs des forêts qui en ont estimé la contenance totale à 1,133,000 hectares, dont 40,110 sont dans le domaine de l'État et 532,846 dans celui des communes [1].

[1] *État des terrains à reboiser.*

Conservat.	Départements.	Terrains de l'État.	des communes.	des particuliers.	Totaux.
17°	Ain.	91 hect.	15,096 hect.	14,375 hect.	29,562 hect.
	Saône-et-Loire. .	159	2,949	9,619	12,727
	Rhône.	—	132	7,300	7,432
14°	Isère.	618	15,876	12,113	28,607
	Drôme.	751	8,986	21,158	30,805
	Hautes-Alpes. . .	97	58,920	10,572	69,589
26°	Basses-Alpes. . .	—	32,330	48,200	80,540
	Var.	438	10,047	22,469	32,954
	Bouch.-du-Rhône.	—	11,539	24,857	36,396
	Vaucluse. . . .	305	9,010	15,750	25,065
21°	Puy-de Dôme. . .	—	30,000	20,000	50,000
	Loire.	—	5,057	4,500	9,557
28°	Haute-Loire. . .	68	7,099	52,761	59,928
	Cantal.	1,314	9,300	31,861	42,475
	Aveyron. . . .	2,937	6,172	43,628	52,737
29°	Lozère. . . .	.475	28,120	24,343	52,938

Des crédits spéciaux de 500,000 fr. par an ouverts au budget de l'administration forestière ont permis, de 1855 à 1860, de repeupler environ 14,000 hectares; en sept ou huit années la continuation de ces crédits suffira pour que toutes les terres de l'État situées dans les montagnes aient été semées ou plantées.

Soit en distribuant gratuitement des plants et des graines, soit en accordant des primes aux opérations les plus activement conduites, la loi proposée et votée en 1860 veut que l'État, sans ingérance abusive, subventionne et accélère le repeuplement dans les terres qui appartiennent aux communes et aux particuliers; mais, dans certaines localités où le péril est le plus grand, où la dénudation du sol n'a fait qu'accroître la misère des propriétaires et diminuer la population des communes, il a paru hors de doute que l'État devait faire quelque chose de plus et, après avis du conseil, déclarer d'utilité publique l'expropriation des particuliers ou occuper temporairement les propriétés communales, comme la loi du 19 juin 1857 l'a autorisé à agir dans les Landes. On espérait que quelques régions, comme celles de la Haute-Loire et du Puy-de-Dôme, toutes prêtes d'elles-mêmes à se mettre au travail, n'auraient besoin que d'une subvention, mais l'on voulait que dans d'autres contrées montagneuses, comme les misérables hauteurs du département des Basses-Alpes, le gouvernement ne laissât plus passer un moment sans faire la tâche de salut public que les populations y étaient incapables d'entreprendre.

La somme de 10 millions qui a été jugée, ce qui nous étonne, suffisante pour subvenir à la dépense, l'État se la procurera en dix ans par l'aliénation de bois déclarés déjà, en 1855, susceptibles d'être vendus sans inconvénient parce que ce sont en général des parcelles de peu d'étendue, situées dans des plaines

	Ardèche. . . .	1,463	14,483	115,628	131,574
	Gard.	—	21,500	—	21,500
	Hérault. . . .	—	18,666	12,745	31,411
25e	Tarn.	—	11,000	15,600	26,600
	Aude.	—	46,130	22,250	68,380
	Pyrénées-Orient. .	2,500	55,300	17,200	75,000
18e	Ariége.	24,863	24,111	10,530	59,504
	Haute-Garonne. .	2,693	8,478	1,125	12,296
22e	Hautes-Pyrénées..	1,338	12,641	539	14,518
	Basses-Pyrénées. .	—	69,904	1,654	71,568
		40,110 hect.	532,846 hect.	560,787 hect.	1,133,743 hect.

où l'agriculture remplacerait avantageusement la sylviculture et où le régime des eaux n'a aucun secours à demander au voisinage des forêts.

L'étendue totale des reboisements exécutés jusqu'au 1er janvier 1865, était de près de 40,000 hectares, savoir : 4,639 hect. pour l'année 1861; 11,416 hect. 63 ares pour l'année 1862; 12,834 hect. 74 ares pour l'année 1863 et le reste pour l'année 1864. Les reboisements facultatifs ont monté à 3,237 hect. en 1861, à 7,448 en 1862 et à 9,230 en 1863. Les conseil généraux se sont associés aux efforts de l'administration en votant des fonds auxiliaires de 20,000 fr. en 1860, de 40,000 en 1861, de 71,000 en 1862, de 98,000 en 1863. On n'a pas fait autant de repeuplements obligatoires à la suite d'expropriations, mais les études qui doivent préparer la déclaration d'utilité publique de ces expropriations ont été conduites avec le plus grand zèle et étendues à 40 départements [1].

Le corps des ponts-et-chaussées et celui des mines ont aidé l'administration forestière dans ses recherches pour déterminer les périmètres dans lesquels doivent être opérés les repeuplements obligatoires. On a reconnu les terrains qui forment les bassins des cours d'eau les plus dangereux par le caractère de leurs débordements et les points où les villages, les routes et les établissements publics sont le plus exposés à la chute des avalanches. Les études (jusqu'en 1864 ; on a été plus loin depuis), ont embrassé 140,600 hectares de terrain et donné lieu à 264 projets dont 77 ont été suivis de la déclaration d'uti ité publique, et les travaux ont été entrepris immédiatement dans 26 périmètres d'une étendue de 1,853 hectares 57 ares. Le sol y est consolidé, approfondi s'il est possible, et planté ou semé du moins de plantes gazonnantes ou buissonnantes comme le genévrier, l'épine vinette, l'argoussier, l'amélanchier, la fétuque blanche, le sainfoin, la luzerne. Il n'est pas de petits moyens, il n'est pas de trop menus détails, quand à la suite de tels travaux le citoyen voit les eaux des montagnes s'arrêter au sol et s'assurer la sécurité des plaines où l'agriculture et l'in-

[1] Dès le début de l'opération du reboisement des montagnes l'administration, pour s'affranchir des exigences du commerce, a voulu se pourvoir de pépinières à elle. A la fin de 1863 elle en avait installé 355 de moins de 50 ares et 97 d'une superficie plus grande. Elles doivent ensemble fournir 100 millions de plants, de quoi reboiser à neuf 10,000 hectares et entretenir les repeuplements commencés.

dustrie ont créé tant de richesses. On se croit à présent certain de les protéger [1].

Le reboisement n'est pas, du reste, indispensable partout et le regazonnement peut suffire dans la plus grande partie des terres de montagne : l'expérience l'a prouvé. Par là disparaît une difficulté qui eut empêché l'administration de repeupler les communaux des lieux élevés, comme elle hésite à mettre en valeur ceux des plaines. La population murmurait et menaçait même de désobéir, dans les localités où toute l'industrie se réduit à l'élève du bétail et où les prés lui sont nécessaires. Une loi a été faite, en 1864, pour tranquilliser les esprits et compléter celle de 1860, en autorisant de simples regazonnements au lieu de reboisements sur tous les terrains communaux où les reboisements ne sont pas absolument nécessaires.

Mais si l'action du gouvernement doit se faire sentir pour que les communaux stériles soient mis en rapport, il faut qu'il agisse avec encore plus de vigueur pour que toutes les montagnes soient reboisées ou regazonnées. Dans le premier cas, il s'agit d'une plus-value à donner aux terres ; dans le second, la terre même, la terre de toutes les vallées du pays est à mettre à l'abri de la ruine. Sans doute, il est des communes où la résistance s'explique, mais s'il y a des intérêts légitimes en jeu, la loi d'expropriation est là pour les satisfaire, et il serait dangereux de n'y pas recourir. Quelqu'un a dit avec raison de ces scrupules, à propos des inondations du Midi, « on respecte la propriété, mais la propriété disparaît. » Les primes, les

[1] « Il existe dans le département de Vaucluse une forêt domaniale appelée la forêt de Luberon, située sur la petite chaîne de montagnes du même nom et d'une contenance totale de 3,164 hectares 39 ares dont 874 hectares 39 ares à l'état de vides. Cette forêt est assise sur le terrain dit néocomien, appartenant à la portion inférieure de l'étage crétacé. Les vides se présentent sous l'aspect d'énormes amoncellements de rochers brûlés par le soleil et presque entièrement dépouillés de terre végétale. Tel est le terrain dont les agents forestiers n'ont pas craint de tenter le reboisement. Rien n'a été négligé pour assurer le succès de cette entreprise hardie. Après plusieurs essais de plantation infructueux ou trop coûteux les agents se sont arrêtés au mode de repeuplement par semis avec un plein succès. J'ai visité les travaux au commencement du mois de septembre. Ils venaient de subir l'épreuve d'un été exceptionnellement sec et chaud et les jeunes plants présentaient l'aspect le plus vivace et le plus prospère. Le pin d'Alep et le cèdre de l'Atlas, notamment, avaient réussi d'une manière remarquable.

A celui qui a vu les semis du Luberon, aucun reboisement ne doit plus paraître impossible » (1864. Rapport du directeur général des forêts au ministre des finances).

exemptions d'impôt, la contrainte même ne vaudront jamais un système d'expropriations successives appliqué aux points du territoire où il est urgent de retenir les eaux du ciel.

L'article 3 de la loi de 1860 porte que les communes peuvent, dans tous les cas, s'exonérer de toute répétition de l'État, en abandonnant la propriété d'une partie des terrains regazonnés, et que l'étendue de la partie à abandonner est alors déterminée, à dire d'experts, de façon à représenter une valeur égale aux avances faites par l'État, sans pouvoir jamais excéder la moitié de celle des terrains regazonnées. Il y a là déjà un commencement d'expropriation dont la forme nous paraît applicable pour tous les cas où l'État peut s'arroger le droit d'améliorer la propriété communale. En ce temps-ci, nous péchons peut-être par un excès de respect pour ce qu'on appelle l'inviolabilité de la propriété et, quand il est question des communes, la politique s'y mêle pour rendre le gouvernement plus circonspect qu'il ne voudrait l'être. N'ayons pas de ces scrupules, lorsque nous sommes bien sûrs d'agir dans l'intérêt du pays dont on augmente certainement la richesse générale et dans l'intérêt même des localités que l'on ne dépossédera pas sans compensation, et qui se loueront un jour de ce qu'on ait changé chez elles des mœurs et des habitudes qui leur coûtent plus cher qu'elles ne le pensent.

On peut accuser d'interventionisme, je crois que c'est le mot, les personnes qui pensent que, lorsqu'un gouvernement, par son droit de paix et de guerre, dispose à son gré de la vie et de la fortune des citoyens, il peut bien, sans que le danger des tyrannies en grandisse, et sans que la liberté en souffre, se charger de provoquer, encourager, exécuter même des travaux purement matériels qui donnent au territoire une physionomie nouvelle, qui font disparaître des marais et des landes, contiennent des torrents, protégent des vallées, reconstituent un sol végétal sur le sommet des monts. Ce qui nous blesse, c'est quand l'argent de tous est dissipé par les chefs de l'État dans les aventures d'une politique qui ne dépend que d'eux, ou quand ils l'emploient à propager le goût des dépenses de luxe dans les villes, et y appeler ainsi par flots épais ces populations des champs dont l'agriculture regrette sans cesse le départ; mais quand il n'est question que de sûres opérations rurales, nous nous croirions coupables si nous nous laissions entraîner, pré-

cisément par des sentiments politiques, à blâmer les efforts de l'administration ou, par une autre passion pour le rigorisme des lois économiques, à ne vouloir qu'en aucun cas l'État se mêle d'autre chose que d'administrer en théorie. Non, il faut aussi, et pour longtemps, qu'il donne l'exemple et répande la vraie science, en montrant aux yeux des ignorants ce que valent les travaux utiles. Certes, si nous étions aux temps que verront nos neveux, si de tous côtés les particuliers étaient instruits, si toutes les communes étaient en état de se bien gouverner, nous tiendrions un autre langage, et même, en parlant comme nous le faisons, nous voulons dire aussi que si la liberté politique existait, il n'y aurait pas, de la part du gouvernement, tant de directions à donner; mais il faut bien prendre les hommes et les choses comme ils sont. La tutelle administrative a trop souvent pour effet d'encourager l'inertie des individus et des localités, mais on serait injuste si l'on ne reconnaissait pas que l'administration cherche autant que possible à exciter l'action du propriétaire, quel qu'il soit, du fonds à améliorer, et que, désireuse aussi par nature de ne pas avoir trop d'ouvrages à faire, c'est-à-dire à payer, elle n'intervient que lorsqu'un intérêt public est visiblement en jeu ou lorsque les travaux à effectuer ne peuvent être aisément entrepris par des personnes isolées. Les syndicats pourraient, dans un grand nombre de cas, arriver au but qu'elle se propose d'atteindre alors, mais l'esprit d'association est encore aujourd'hui fort peu développé chez nous, et enfin il y a des lieux où véritablement manquent les capitaux. L'État a donc des motifs suffisants pour agir encore en certaines circonstances où l'idéal économique n'admet pas son intervention.

Nos chemins vicinaux seraient-ils arrivés au point de développement où nous les trouvons si l'excellente loi de 1836 qui doit tant aux études de M. Herman, n'eut pas rendu obligatoires des prestations qui auraient dû être volontaires? Les petits cours d'eau seraient-ils curés, si les administrations locales (et encore elles y manquent quelquefois), n'étaient pas chargées de faire exécuter les prescriptions réglementaires du curage? On recommande depuis bien des années, on a même prescrit le desséchement des marais, l'assainissement des terres humides et, pour enrichir d'une autre manière le sol du pays, les irrigations et les arrosements; on a encore réclamé le défri-

chement et la mise en culture de tous les terrains incultes. Les particuliers ou les communes ont-ils fait preuve d'un grand zèle pour réaliser toutes ces utiles améliorations? Leur intérêt cependant devrait suffire pour les mettre au travail. Il ne suffit pas, toutefois, et les théories de l'économie politique ont beau faire.

Prenons donc pour quelque temps encore le milieu entre le système de la tutelle absolue et le système de l'abstention scientifique de l'État qui serait en tant de cas celui de l'indifférence.

Il faut remarquer, d'ailleurs, que dans plusieurs de ces cas c'est bien à l'État de protéger le sol national. Ce n'est pas, par exemple, aux communes ni même aux départements qui bordent le golfe de Gascogne, de cultiver les dunes qui, depuis les plantations de Brémontier, résistent aux vents et aux sables de la mer. La communauté française est intéressée tout entière à ce qu'elles résistent partout où il y a un danger. C'est donc l'État que ce soin regarde.

Fallait-il aussi abandonner la Sologne, la Dombes, la Brenne à leurs propres ressources, et, parce que la nature les a déshéritées, ou parce que l'homme les a ruinées, laisser pour des siècles, peut-être pour toujours, ces régions de la France dans leur misère? La Sologne a 450,000 hectares d'étendue dans le Cher, dans le Loiret, dans le Loir-et-Cher; la Dombes en a 100,000 dans l'Ain; la Brenne, 100,000 aussi dans l'Indre. Une loi a prescrit la suppression des étangs de la Dombes qui seront reconnus et déclarés insalubres, mais l'aide et l'encouragement ont leur place à côté de la contrainte légale, et il n'y a eu nul abus de centralisation dans l'affectation d'une somme de 2 millions et demi aux primes à accorder aux propriétaires qui mettront leurs étangs en culture. On a de même, sans injustice, sans excès d'intervention, passé dès 1853 un marché avec la compagnie du chemin de fer d'Orléans et avec un entrepreneur pour le transport en Sologne des marnes qui existent en grande masse près d'Orléans. Elles sont livrées ainsi aux cultivateurs pour le prix de 2 fr. 50 cent. le mètre cube et réparties entre onze dépôts qui en sept ans avaient fourni 110,000 mètres cubes, juste de quoi marner 3,000 hectares. C'est peu, mais le principal est de commencer; l'exemple ensuite suffit souvent. La Brenne doit être dotée, pour les mêmes raisons, d'un réseau de

routes agricoles nécessaire au transport des amendements calcaires.

Il y a aussi la plaine orientale de la Corse, dont l'étendue est de près de 100,000 hectares, qui fut si fertile au temps de la domination romaine et qui, abandonnée depuis, est devenue aussi insalubre que les plus mauvais cantons de la Sologne. Des crédits votés par le Corps législatif ont depuis 1855 permis de travailler à son assainissement, mais on n'était pas encore en 1860 au bout de la tâche et une partie des 8 millions de l'allocation extraordinaire accordée alors aux travaux agricoles a dû être consacrée à ces desséchements.

Nous ne blâmons ni cette ingérance, ni les subventions que l'État accorderait même aux particuliers, pour l'irrigation ou pour le desséchement de leurs terres, en réservant bien entendu son droit de remboursement sur la plus-value donnée au sol. L'administration a concédé en 1863, moyennant des subventions qui varient du cinquième au tiers de la dépense prévue, trois grands canaux d'irrigation : celui du Drac, celui du Verdon et celui des eaux de la Loire dans le Forez. Ils doivent coûter 14 millions et demi. La ville d'Aix s'est chargée du second et le département de la Loire du troisième. L'État s'est engagé pour 3,112,000 fr. On estime que la plus-value donnée aux terres arrosées par ces trois ouvrages dépassera 30 millions. Un quatrième canal dérivé de la Garonne à Saint-Martory sur la plaine de Toulouse devait être concédé avec une subvention de 3 millions. Nous approuvons cela. En 1864 on a poursuivi les études dans 26 départements du centre et du midi ; elles comprennent 101 canaux d'irrigation destinés à arroser 200,000 hectares. Ces projets vont servir de bases à des concessions accordées à des villes, à des départements ou à des associations syndicales de propriétaires dont les travaux pour arriver au terme attendu, coûteront 90 millions, mais qui produiront une plus-value de 340 millions [1] dont tout le monde profitera, les individus, les localités, la société tout entière et le trésor public.

[1] Quand il est question d'irrigations, on ne pense presque jamais qu'aux cultures des champs; les bois y gagnent tout autant. Des irrigations bien conduites peuvent augmenter la production ligneuse d'une forêt dans la proportion de 1 à 7 et le revenu en argent dans la proportion de 1 à 12, résultat presque incroyable, mais dont on ne peut plus douter, après les belles expériences agricoles de M. Chambrelent qui ont été si admirées à l'exposition universelle de 1855.

L'État y mettrait donc du sien, s'il le pouvait et si l'on avait sagesse de moins dépenser ailleurs que chez nous, que nous applaudirions encore, car tout ce qui peut donner du champ libre à notre agriculture est pour nous l'élément le plus respectable de la fortune de tous et de chacun.

On évaluait le 1er janvier 1863 à 144,216 hectares la superficie des terrains drainés. Le prix moyen de l'opération était compté à 262 fr. l'hectare, et la plus-value à 831 fr. en capital et à 59 fr. en revenu, ce qui, pour une dépense de 37,852,801 fr. donne un capital d'accroissement de 119,805,038 fr. et un revenu de 8,554,185 fr. En 1864 on était arrivé au chiffre 161,000 hectares drainés; la plus-value montait à 67 fr. pour chaque hectare et avec une dépense totale de 43 millions on avait créé une plus-value de 128 millions en capital et de 11 millions en revenu. L'État intervient non-seulement par les prêts du crédit foncier qui ne se développent pas vite [1] mais par les études de ses ingénieurs qui dressent sans aucun frais des projets de drainage et en surveillent l'exécution, et aussi par la concession de machines à fabriquer les drains. Au commencement de 1864, près de 40,000 hectares avaient été l'objet de ces études gracieuses et 27,400 avaient été drainés sous cette surveillance.

La propriété communale profite de ces avantages; mais, en vérité, quand l'administration n'aiderait que des particuliers, nous nous obstinons à n'y voir aucun mal et à en être satisfait.

Ce qui nous plairait davantage, ce serait si, avec une conviction faite et une résolution énergique, le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif s'entendaient pour décider qu'en un nombre déterminé d'années le régime de la propriété communale sera changé et que les communes ne posséderont plus que des biens indispensables, c'est-à-dire un pré et un bois commun, mais le pré réduit à une dimension qui reponde aux besoins réels du pays et le bois mieux conservé encore, mieux géré en vertu des lois forestières. Tout ce qui pourra être mis en culture d'ici là, d'ici cinquante ans si l'on veut, tout ce qui deviendra un champ, la commune cessera de le posséder promiscuement; elle le partagera entre ses habitants ou elle l'aliénera.

[1] Les prêts faits par le crédit foncier, en vertu de la loi du 28 mai 1858, n'étaient pas à la fin de 1863, au nombre de plus de 31, d'une valeur de 740,750 fr. applicables au drainage de 3,353 hectares.

On ne saurait s'imaginer de combien de manières différentes, presque toutes critiquables, les communes jouissent des biens qu'elles administrent déjà si mal! La loi devrait, une fois pour toutes, y mettre de l'ordre et de la justice [1].

Les uns proposent de partager, les autres de vendre. Nous sommes pour la vente plutôt que pour le partage. Il ne serait pas plus raisonnable de partager les biens communaux entre les habitants d'une commune qu'il ne le serait de partager le

[1] Le partage par tête est injuste dans son égalité absolue; l'affouage (répartition par feu) se rattache mieux à l'organisation de la famille, et le Code forestier porte à l'article 105 : « S'il n'y a titre ou usage contraire, le partage des bois d'affouage se fera par feu, c'est-à-dire par chef de famille ou de maison ayant domicile réel et fixe dans la commune; s'il n'y a également titre ou usage contraire, la valeur des arbres délivrés pour constructions ou réparations sera estimée à dire d'expert et payée à la commune; » mais autour de ces deux systèmes distincts du partage des fruits par famille ou par tête sont venues se grouper mille combinaisons qui ont modifié les conditions de la jouissance commune, soit pour la durée, soit pour la forme de la jouissance. On trouve dans les contrats intervenus entre les communes stipulant *ut universi* et les habitants considérés *ut singuli*, tous les degrés concevables entre l'abandon gratuit des récoltes et la mise en ferme, entre la compascuité et le partage irrévocable du sol. Ici les fruits sont répartis dans des distributions annuelles; là se sont introduits des allotissements d'une durée indéterminée ou à vie et même avec le droit de transmission héréditaire. Ailleurs l'habitant paie une redevance à la caisse communale; ailleurs enfin la commune prélève en nature une part qui représente l'ancien lot seigneurial, et elle la fait vendre à son profit. L'administration n'a jamais pu agir, au milieu de tant de volontés et d'intérêts divers, dans le sens de l'unité de règle prescrite par le Code forestier.

De 86 départements de l'ancienne France il n'y en a guère que 70 qui aient des forêts communales, et les forêts d'un certain nombre de ces départements n'ont presque aucune importance.

Dans un de ces 70 départements, la Corse, aucune règle de distribution n'est suivie, ni pour le taillis, ni pour la futaie, chacun allant prendre à volonté dans les maquis les bois dont il a besoin.

Dans quatre départements, la Dordogne, la Gironde, les Landes et le Lot-et-Garonne, le partage est fait par les conseils municipaux.

Dans 15 départements, à part un petit nombre d'exceptions, la futaie est vendue au profit de la caisse de la commune, suivant la seconde prescription de l'article 105 du Code forestier.

Dans 7 ou 8 départements, parmi lesquels figurent les trois qui formaient la Franche-Comté, la futaie, sauf encore un très-petit nombre d'exceptions, ne se distribue qu'aux propriétaires de maisons, d'après l'étendue superficielle de leurs bâtiments. Dans le reste de la France, c'est-à-dire dans 54 des 70 départements où les communes sont propriétaires de bois, la distribution de la futaie se fait presque partout de la même manière que celle du taillis et tous les chefs de famille ou maîtres de maison y ont droit sans exception ni distinction aucune (V. Lélut, *De l'Affouage*, 1851).

domaine de l'État entre les habitants de la France. Tel était, du moins, l'avis du conseil général du Gard en 1837. Nous voudrions donc que, mis en réserve le grand lot communal en bois ou en prés, l'administration fasse faire la vente du reste au profit de la commune, et pour que le produit en soit versé dans sa caisse, sans qu'aucun individu y prenne une part privée ; mais nous voudrions aussi que l'État reçût une portion du produit de toutes les ventes et qu'il en formât un fonds commun à toutes les municipalités de France pour corriger l'inégalité de la répartitions de leurs richesses. Il y a des villes, comme Haguenau, qui possèdent 15,000 hectares de bois d'un produit de 300,000 fr., tandis que tant de pauvres communes mendient auprès d'un préfet le secours sans lequel elle n'aura pas d'école ; il y a des départements, comme la Côte-d'Or, où les communes, avec 94,000 hectares de bois, possèdent encore 30,000 hectares de terres en plaine, tandis que dans d'autres elles n'ont pas de quoi suffire, sans les surcharges de l'octroi, à leurs dépenses d'obligation.

Que l'on fonde d'abord toutes les sections de commune dans les communes [1], et qu'ensuite on rende à la circulation des propriétés privées tout ce qu'il n'est pas indispensable de laisser à la propriété communale, au domaine aliénable des communes.

En 1860, lorsque le Corps législatif eut à délibérer les deux lois que le gouvernement lui proposait sur la mise en culture des communes et le reboisement des montagnes, il y eut des députés qui se prononcèrent pour le partage immédiat d'une partie des biens des communes. Une commission même proposa un projet que le conseil d'État rejeta. Son texte prêterait à des observations et il est choquant d'y voir à la fin nier les droits des serviteurs et salariés nés dans la commune, mais nous ne le citons [2] que pour montrer que les esprits pourraient être plus

[1] Il y a même des sections de section, comme le prouve cet exemple entre mille cité par M. Cauchy dans son écrit sur la Propriété Communale (1848, in-8°, p. 148). Il existe dans la commune d'Hendaye (Basses-Pyrénées), un domaine de 25 hectares de pâtures concédé par Louis XIII ou Louis XIV aux marins de ce lieu en récompense de leur belle conduite au siége de La Rochelle. Ce domaine dont la jouissance s'est maintenue indivise dans la famille de ces marins, est porté, pour mémoire, sur les états des biens communaux. Ses propriétaires versent il est vrai, chaque année, une contribution de 600 fr. dans la caisse de la commune; mais cette contribution est volontaire.

[2] « Lorsqu'il n'y aura pas de meilleur moyen de mise en valeur, le partage peut

aisément amenés qu'on ne le pense à comprendre l'utilité de la mise en circulation plus encore qu'en valeur de la grande moitié du domaine des communes.

Les communaux et les droits d'usage sont des institutions du temps passé ; ils en portent la marque, ils en conservent l'esprit. Par l'inégalité de leur répartition entre les diverses régions de la France, ils attestent l'état de dispersion où la vie nationale fut si longtemps gisante et l'absence d'une loi unique du salut et du progrès de la grande communauté. Ils prouvent combien peu la culture savait tirer des terres la richesse que les plus ingrates contiennent et qui est comme l'attribut de tout ce qui est un espace ouvert à l'activité de l'homme ; ils disent à quelle pauvreté se réduisait l'exercice de la tutelle des chefs du village ou de la paroisse, puisqu'aucun des besoins si nombreux et si urgents de la civilisation d'aujourd'hui n'exigeait l'aliénation ou la mise en rapport de tant de terres et de tant de bois d'où l'on se contentait de tirer le fagot du foyer, la poutre de la cabane, la broutille d'un bétail maigre. Ils n'ont rien enfin qui montre que l'individualité doit avoir conscience d'elle-même et compter sur sa force. C'est l'héritage confus de générations qui vivaient groupées comme des troupeaux timides, ne demandant à la féodalité seigneuriale que de ne pas trop diminuer, et quelquefois d'élargir le cercle du territoire où leur vie sans avenir et sans espérance s'écoulait dans l'indigence de la promiscuité. Faute de lumières, faute de force aussi, on ne savait le prix ni de la terre, ni du travail. Mais nous effacerons insensiblement ces traces d'un âge dont la révolution nous a séparé comme par un fleuve infranchissable ; et si quelque lenteur est nécessaire dans notre effort, c'est qu'il faut, non pas ménager tout ce qu'on appelle les droits acquis,

être ordonné sur la demande des intéressés. — Il se fait administrativement entre les ayants-droit, sur la double base de la contribution foncière et du nombre des personnes de la famille, par moitié pour chaque base. — Les lots sont faits par attribution; ils comprennent la double part afférente à la contribution et au nombre, ils appartiennent en propre au chef de famille. — Chaque part peut être grevée, suivant les besoins des communes, même alors que les biens appartiennent primitivement à des sections, de redevances annuelles, temporaires ou perpétuelles, au profit de la caisse communale. — N'est admissible au partage que le propriétaire ayant feu dans la commune ou la section; s'il n'est pas domicilié, il ne prend part qu'en proportion de sa contribution foncière. — Sont comptés comme membres de la famille tous ceux qui ont même ménage et domicile, à l'exception des serviteurs et autres salariés. »

mais ne pas déposséder le pauvre, sans compensation graduée et régulière, de ce qu'en bien des lieux il considère et de ce qu'en effet il peut considérer comme son unique patrimoine.

CHAPITRE XI.

DOMAINE DES ÉTABLISSEMENTS ET DES ASSOCIATIONS D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Ce qui n'appartient à personne en particulier appartient à tous. Les biens qui n'ont pas pour propriétaire un individu distinct des autres individus, capable d'user et d'abuser de sa propriété et capable aussi de la transmettre, sont donc des dépendances du domaine national et font partie de la fortune publique. On ne le niera pas pour ce que possèdent les hôpitaux, par exemple, et on essaierait en vain de le nier pour les propriétés des associations diverses qui portent le nom de congrégations religieuses ou qui se sont formées pour réaliser soit des pensées d'assistance mutuelle, soit même des projets d'études scientifiques ou même pour exécuter des travaux d'un intérêt général. Toutes ces associations, quelles qu'elles soient, sont des communautés dont la personnalité fictive ressemble, de près ou de loin, à celle de la commune, du département, de l'État lui-même; mais pour que l'on puisse avec plus d'assurance placer leurs biens dans la fortune générale, il y a un signe qui distingue les communautés qui ont une existence propre et d'une durée indéterminée de celles qui à tout moment peuvent se dissoudre, c'est leur reconnaissance comme d'utilité publique.

Les établissements et les associations que l'État n'a pas reconnus comme d'utilité publique, ne sont pas légalement des personnes civiles, et comme ils n'ont aucun des droits que la reconnaissance d'utilité leur confère, ils ne doivent aussi de compte

à personne et agissent absolument comme des particuliers libres de tout privilége et de toute tutelle. L'État demeure toujours le maître d'enlever l'existence civile aux établissements et aux associations qui lui doivent d'en jouir et si, comme nous avons eu occasion de le remarquer déjà [1], il est de sa politique de les supprimer, ce qu'il y a d indivis dans leur fortune devient immédiatement la propriété de l'État qui n'est tenu que de remplir, autant qu'il le peut, les intentions des donateurs et des fondateurs de cette fortune [2].

L'État, les départements, les communes sont les associations ou les établissements publics en qui la loi a dû voir d'abord le caractère de la personne civile. Nous avons à présent épuisé la matière de leur domaine. Il serait très-long de former la liste de toutes les autres associations, de tous les autrès établissements publics ou simplement d'utilité publique, qui sont aussi légalement des personnes et qui possèdent ou peuvent posséder des biens retirés de la circulation. Les principaux sont les fabriques des églises (loi du 10 germinal an X, art. 73 et 74), les consistoires protestants (même loi, art. 8), les consistoires israélites

[1] Chapitre *De la Distribution du Domaine*.

[2] Il y a longtemps que Turgot a écrit sur les fondations des pages qui soutiennent cette doctrine. « On ne peut avoir, dit-il, aucun doute sur le droit incontestable qu'ont le gouvernement d'abord dans l'ordre civil, puis le gouvernement et l'Église dans l'ordre de la religion, de disposer des fondations anciennes, d'en diriger les fonds à de nouveaux objets, ou mieux encore de les supprimer tout à fait. L'utilité publique est la loi suprême et ne doit être balancée ni par un respect superstitieux pour ce qu'on appelle l'intention des fondateurs comme si des particuliers ignorants et bornés avaient eu le droit d'enchaîner à leurs volontés capricieuses les générations qui n'étaient point encore; ni par la crainte de blesser les droits prétendus de certains corps comme si les corps particuliers avaient quelques droits vis-à-vis de l'État. Les citoyens ont des droits et des droits sacrés pour le corps même de la société; ils existent indépendamment d'elle; ils en sont les éléments nécessaires, et ils n'y entrent que pour se mettre, avec tous leurs droits, sous la protection de ces même lois qui assurent leurs propriétés et leur liberté. Mais les corps particuliers n'existent point par eux-mêmes, ni pour eux; ils ont été formés pour la société, et ils doivent cesser d'exister au moment qu'ils cessent d'être utiles.

Concluons qu'aucun ouvrage des hommes n'est fait pour l'immortalité; et puisque les *fondations*, toujours multipliées par la vanité, absorberaient à la longue tous les fonds et toutes les propriétés particulières, il faut bien qu'on puisse à la fin les détruire. Si tous les hommes qui ont vécu avaient eu un tombeau, il aurait bien fallu, pour trouver des terres à cultiver, renverser ces monuments funèbres et remuer les cendres des morts pour nourrir les vivants »(Article Fondation dans l'Encyclopédie).

(ordonnance du 25 mai 1844, art. 64), les congrégations religieuses de femmes (décret du 18 février 1809 et loi du 24 mai 1825), quelques communautés d'hommes et les établissements ecclésiastiques de toute nature (loi du 2 janvier 1817), tels que les séminaires, les évêchés, les chapitres, les cures ou plutôt ce qu'on appelait autrefois les *menses* (tables ou maisons) des évêchés, chapitres et cures. Ce sont ensuite les établissements de bienfaisance, hôpitaux, hospices, bureaux de secours (ordonnance du 10 juin 1814 et loi du 18 juillet 1837), les maisons et asiles des jeunes aveugles, des sourds-muets et des aliénés (ordonnance du 2 février 1841); puis les académies de l'Institut, l'Académie de médecine, les facultés, les lycées, les écoles et généralement tous les établissements d'instruction publique (loi du 11 floréal an X, art. 43; loi du 17 mars 1808, art. 137), des établissements financiers de l'État, comme la Caisse des dépôts et consignations (ordonnance du 13 février 1838), et diverses associations d'assistance mutuelle ou de prévoyance générale, ainsi que de simples associations scientifiques qui ne dépendant pourtant ni de l'État, ni des départements, ni des communes, comme la Société de l'histoire de France, fondée en 1834 pour la publication des monuments principaux de l'histoire nationale, ou l'Association fondée en 1864 à l'Observatoire, pour l'avancement des sciences physiques, météorologiques et astronomiques.

Les associations et établissements que nous venons d'énumérer ne peuvent recevoir aucune donation, aucun legs qu'après une autorisation qui se donne par décret lorsqu'il y a des réclamations et que délivrent les autorités du département, dans le cas où les familles ne réclament point. Il faut toujours un décret quand la donation ou le legs n'est pas fait à un département, à une commune ou à un établissement d'assistance. S'il s'agit d'une communauté religieuse, elle ne peut recevoir aucun legs à titre universel ni de libéralités faites avec réserve d'usufruit.

La gestion des biens des établissements publics demeure toujours soumise au contrôle de l'administration centrale. Les établissements et associations qui sont seulement reconnus d'utilité publique gèrent les leurs absolument comme il leur plaît, et cela se comprend puisque les premiers sont de beaucoup plus près attachés au domaine général du pays, tandis qu'il est rare que les biens des seconds y puissent être incorporés.

En suivant l'ordre de l'énumération qui vient d'être faite, nous avons à réunir quelques notions sur l'étendue et la nature des biens de ces dépendances plus ou moins libres de la fortune publique.

L'Église possédait en 1789 un revenu d'environ 500 millions de nos francs en bois, en terres, en dîmes et en rentes [1]. L'État qui s'en est saisi, et avec raison, dépense à présent une cinquantaine de millions pour le service du culte [2], mais il n'a pas empêché absolument l'Église de posséder et ce n'est pas non plus la véritable Église, les évêchés et les cures, que la Révolution a voulu dépouiller, ce sont les congrégations inutiles. Les raisons qui ont fait ordonner qu'elles cesseraient d'exister n'ont pas un moment perdu de leur force, et si nous nous apercevions que nos lois leur laissent trop de facilité pour refaire une fortune immobile, nous les rendrions certainement plus rigoureuses.

On n'a de renseignements exacts que sur les biens mobiliers des établissements publics qui dépendent de l'Église, et encore seulement sur les biens des séminaires, des fabriques et des congrégations qui paient la taxe de mainmorte. En 1863 les fabriques possédaient 10,453 propriétés, savoir : 24,509 hectares 93 ares 09 de terres, vergers, jardins, vignes, prés, herbages; 3,289 hectares 58 ares 61 de bois; 8,786 hectares 90 ares 25 de pâtures, terres vaines, landes, bruyères, sables; 4 hectares 55 ares 85 de propriétés industrielles; 218 hectares 81 ares 19 de propriétés bâties, et en tout 36,809 hectares 78 ares 99. En 1862 l'étendue de ces diverses propriétés était de 36,352 hectares 57 ares 30, soit de 457 hectares en moins. Le principal de la contribution foncière payée par les fabriques montait à 96,120 fr. 78 cent.

Les séminaires possédaient 224 propriétés : 4,923 hectares 97 ares 64 de cultures; 1,792 hectares 52 ares 72 de bois; 1,279 hectares 33 ares 65 de propriétés incultes; 5 ares 60 de propriétés industrielles, et 122 hectares 79 ares 15 de propriétés bâties. Total, 8,108 hectares 68 ares 76 en 1863 et 7,880 hectares 90 ares 15 en 1862.

[1] Je me permets de renvoyer le lecteur qui croirait ce chiffre trop élevé à mon livre *État de la France en* 1789 (in-8°, 1861, Perrotin). La question y est discutée avec soin.

[2] Avec les subventions des communes ont estime que l'Église reçoit environ 70 millions de l'argent public.

Les congrégations possédaient 1,769 propriétés : 10,811 hectares 75 ares 43 de cultures; 2,660 hectares 58 ares 49 de bois; 2,150 hectares 70 ares 26 de propriétés incultes; 1 hectare 88 ares 35 de propriétés industrielles et 862 hectares 87 ares de propriétés bâties. Soit 16,487 hectares 79 ares 53 en 1863 et 16,385 hectares 43 ares 83 en 1862. L'accroissement n'est presque pas sensible, mais c'est que, depuis que l'attention publique s'est portée de nouveau sur la reconstitution de leur fortune mobilière, les congrégations évitent de l'agrandir et profitent de toutes les facilités que notre époque leur donne pour l'établissement d'une fortune mobilière insaisissable [1].

Aujourd'hui, en effet, on se préoccupe vivement de l'extension prise, depuis que le nouvel Empire existe, par les diverses associations religieuses que le législateur de 1789 avait jugées, avec tant de sagesse, incompatibles avec les principes et les idées de la société moderne. S'il a été bon de faire, aussitôt qu'on l'a pu, une exception en faveur des communautés de femmes qui rendent des services réels à l'humanité, il sera toujours prudent d'empêcher qu'à la faveur de la reconnaissance qu'on leur doit, d'autres associations qui n'ont pas les mêmes mérites cherchent à s'établir parmi nous. De 1804 à 1817, il suffisait d'un décret pour que l'existence d'une congrégation d'hommes fût reconnue; mais lorsqu'en 1817 il fut décidé que les seuls établissements religieux capables d'être propriétaires seraient ceux que la loi reconnaît, le gouvernement déclara que désormais la loi seule pourrait autoriser l'existence de ces congrégations. Il n'y a en France que quatre congrégations d'hommes, et toutes ont été reconnues avant 1817 : les Lazaristes, par décret du 7 prairial an XII, les missionnaires des missions étrangères, par décret du 2 germinal an XIII, les prêtres du Saint-Esprit, par le même décret, et les prêtres de Saint-Sulpice, par ordonnance du 3 avril 1816. Si on voit chez nous d'autres associations

[1] Les consistoires possédaient 67 propriétés : 1,661 hectares 24 ares 62 centiares de cultures; 42 hectares 22 ares 94 centiares de bois; 287 hectares 13 ares 73 centiares de propriétés incultes, et 8 hectares 04 ares 81 centiares de propriétés bâties. Total 1,998 hectares 66 ares 10 centiares. C'est au moins autant que les fabriques, en proportion des chiffres de la population des divers cultes, mais personne ne trouve étrange que les temples de la religion jouissent d'une dotation particulière. Ce qui importe, c'est qu'on n'immobilise pas pour les doter des biens utiles à l'agriculture.

d'hommes qui sont également reconnues, comme celle des frères de la Doctrine chrétienne, elles ne l'ont pas été en qualité de congrégations religieuses, mais comme associations de charité destinées au service de l'instruction primaire. La reconnaissance des communautés des femmes existant en France en 1825, a été décidée par la loi du 24 mai de ladite année, qui a permis au gouvernement de les autoriser toutes, elles et les maisons nouvelles qu'elles voudraient établir. Pour l'avenir on remettait à la loi seule le droit de décider les autorisations, et on entourait même l'exercice de ce droit de précautions étudiées. Jusqu'en 1852, aucune autorisation ne fut proposée au pouvoir législatif. C'est le président Louis-Bonaparte qui, par un décret du 30 janvier 1852, leva la barrière et, dans l'intérêt d'une politique de circonstance qu'il lui a bien fallu changer plus tard, non-seulement se donna le droit d'autoriser des congrégations, mais excita même les congrégations à naître.

Le décret du 30 janvier 1852 sur les congrégations religieuses a eu pour effet d'accroître rapidement le nombre de ces congrégations et la quantité des biens de l'Église.

De 1836 à 1840, il n'était ouvertement donné ou légué en moyenne qu'une somme de 724,000 francs aux communautés existantes; de 1851 à 1855, cette moyenne a triplé et a atteint le chiffre de 2,102,000 francs, tandis que dans le même temps les dons et legs faits en faveur des établissements charitables n'ont augmenté que de 9 pour 100. En 1850, les établissements religieux possédaient en immeubles 26,745 hectares de terres cultivées; 4,421 hectares de bois; 5,565 hectares de terres incultes, 769 hectares de propriétés bâties. En 1858, ils possédaient 32,221 hectares de terres en culture, 6,211 hectares de bois, 9,168 hectares de terres incultes et 1,004 hectares de propriétés bâties. Les établissements hospitaliers, au contraire, voyaient pendant la même période diminuer l'étendue de leurs immeubles dont ils étaient dans la nécessité d'aliéner certaines portions. Au lieu de 187,823 hectares de terres cultivées, de 28,583 hectares de bois, de 15,206 hectares de terres incultes, de 1,184 hectares de propriétés bâties, ils ne possédaient plus que 187,880 hectares de terres en culture (sur ce point il n'y a pas de diminution), 31,963 hectares de bois (il y a augmentation sur celui-ci), 14,760 hectares de terres incultes et 1,173 hectares de propriétés bâties.

Certaines personnes redoutent, si on obligeait les établissements charitables à convertir leurs biens en rentes, de voir les établissements religieux profiter de cette conversion pour attirer à eux les legs d'immeubles et reconstituer rapidement l'ancienne fortune du clergé. En effet, l'accroissement si rapide de l'étendue de leurs propriétés bâties est un signe qui indique à l'État le danger de préoccupations et de désirs que le pouvoir dictatorial de 1852 a trop encouragés.

A la date du 1er janvier 1859, les congrégations religieuses autorisées possédaient 15,660 hectares de propriétés foncières, évaluées au capital de 105,370,000 fr. et produisant un revenu de 3,641,000 fr. Il y avait pour 25,569,000 fr. de terres en culture, 1,881,000 fr. de bois, 596,000 fr. de terres incultes, 106,000 fr. de propriétés industrielles et 79,218,000 fr. de propriétés bâties. En 1850, l'étendue de leurs biens n'était que de 9,185 hectares. Ils ont augmenté de la moitié en huit ans. Ce sont les congrégations de femmes qui possèdent presque tous ces biens. Les congrégations d'hommes n'en ont que les quatre centièmes. Dans le courant de l'année 1859, le domaine religieux s'est encore accru de 609 hectares, dont 567 en terres de rapport, 40 en bois, 44 en propriétés bâties. Les chiffres par lesquels nous avons commencé la description de cette partie du domaine des associations disent si le mouvement s'est ralenti.

Déjà, en 1860, au sénat, M. le procureur général Dupin signalait le danger. Il n'évaluait encore qu'à 81,975,000 fr. pour 1856 et à 100 millions peut-être pour 1860, le total de la fortune immobilière des associations reconnues. Ces associations étaient alors au nombre de 4,932 et, à côté d'elles, la tolérance du gouvernement en laissait vivre 2,870 autres dont on ignorait entièrement la situation financière, mais dont un grand nombre ont prouvé maintes fois leur opulence. Quant à la fortune mobilière des congrégations reconnues, il n'y a aucun moyen de la connaître.

Plus récemment encore, cette année même, un autre sénateur, M. Bonjean, a montré qu'en cinq ans, entre 1856 et 1861, le nombre des membres des associations religieuses quelconques s'était élevé du chiffre de 64,393 à celui de 108,119; il a évalué à 260 millions au moins la fortune des associations autorisées, en ajoutant que celle des autres associations devait être au moins égale. Ce n'est plus que le revenu du capital possédé

en 1789 par l'Église, mais c'est infiniment trop depuis que l'État paie les frais du culte public, et trop surtout depuis que, grâce à des encouragements qui n'étaient pas sages, l'ambition a saisi visiblement le clergé régulier et que la passion de restaurer le passé, au mépris de 1789, est venu ranimer partout ses cohortes éparses. Il faudrait que l'Église ne dépendît pas de l'État pour que cette ambition fût légitime : grave question en France et qui ne sera peut-être pas abordée de sitôt. Mais, quoi qu'il arrive, si il y a une Église libre et si elle doit recevoir des fidèles les éléments d'une fortune nouvelle, les principes de l'économie politique ne permettront jamais d'approuver que les maux de la main-morte soient oubliés pour elle et qu'elle immobilise encore des fonds de terre que la science doit rendre chaque jour plus fertiles.

Autant on doit restreindre la fortune des associations religieuses, autant il est nécessaire d'encourager le développement du patrimoine des établissements de bienfaisance.

Les hospices possédaient, en 1863, 2,186 propriétés taxées pour l'impôt de mainmorte, savoir : 155,515 hectares 90 ares 72 de cultures; 29, 390 hectares 00 ares 12 de bois ; 13,296 hectares 08 ares 82 de propriétés incultes ; 80 hectares 12 ares 42 de propriétés industrielles et 1,071 hectares 95 ares 67 de propriétés bâties. Total, 199,354 hectares 07 ares 75 en 1863, et 200,664 hectares 10 ares 41 en 1862. La diminution provient de ventes. Les bureaux de bienfaisance possédaient 3,479 propriétés : 25,334 hectares 67 ares 69 de cultures ; 1,057 hectares 24 ares 68 de bois ; 1,400 hectares 71 ares 54 de propriétés incultes ; 1 hectare 16 ares 74 de propriétés industrielles, et 168 hectares 79 ares 25 de propriétés bâties. Total, 27,962 hectares 59 ares 90 en 1863, et 27,569 hect. 81 ares 78 en 1862. L'augmentation provient des acquisitions, des donations et des legs. Divers autres établissements de charité possédaient, en 668 articles, 2,754 hectares 19 ares 68 de cultures, 92 hectares 05 ares 69 de bois, 1,566 hectares 62 ares 84 de propriétés incultes, et 34 hectares 02 ares 29 de propriétés bâties. Total, 4,446 hectares 90 ares 50 en 1863, et 4,461 hectares 17 ares 46 en 1862. La diminution provient de ventes. L'ensemble des propriétés des établissements de bienfaisance occupe donc une superficie de 232,000 hectares.

Les bureaux de bienfaisance sont des administrations prépo-

sées particulièrement au service de l'assistance à domicile; ils ont été institués par la loi du 7 frimaire an V, qui les a dotés du dixième du prix des billets d'entrée dans les spectacles, bals et autres lieux d'amusement public. La Révolution avait jusqu'alors considéré l'assistance publique comme une dette nationale, et avait essayé d'organiser des maisons de santé et de secours dans tous les cantons de la République. Peu après l'établissement des bureaux de bienfaisance, une loi rendit commune aux hospices et hôpitaux la recette qui leur avait été assignée pour premier revenu, mais en même temps on leur fit une part dans la distribution des biens et des rentes d'une ancienne origine d'assistance que l'on avait commencé à rendre aux hôpitaux et aux hospices. Ils reçurent, le 5 prairial an VII, le droit de quêter, et le décret du 12 juillet 1807 mit à leur disposition ce qui restait des biens et revenus des anciennes caisses de charité, de secours et d'épargnes. Les dons et legs ont fait le reste de leurs modestes ressources. Ressources bien modestes, en effet, si l'on songe qu'en 1853, dernière année pour laquelle on ait à donner des chiffres officiels, ils ne possédaient que 2,925,000 fr. de revenus d'immeubles et 3,590,689 fr. de rentes, dont 2,275,076 fr. de rentes sur l'État[1]. Or, il y avait alors 11,691 bureaux qui dépensaient environ 17 millions, dont 12 millions en secours distribués à un million d'indigents. Si ce n'était pas entrer dans des détails d'administration financière qui ne servent pas à la description de la fortune publique, nous montrerions comment les bureaux de bienfaisance se procurent ce qui leur est nécessaire. Leur fortune propre leur fournissant 39,56 pour 100 de l'argent qui doit couvrir leurs dépenses, ils reçoivent 3,51 pour 100 du droit dit des pauvres qui a été leur première dotation; 8,18 des dons et legs; 8,96 des quêtes et aumônes déposées dans leurs troncs; 25,70 des subventions municipales, et 14,09 pour 100 de diverses sources de revenu.

Il y a aujourd'hui, sans doute, un peu plus de douze mille bureaux de bienfaisance et leur patrimoine doit dépasser par conséquent de quelque chose la somme de 6 millions et demi de

[1] En 1833 les 6,275 bureaux de bienfaisance disposaient en revenus propres, de 6,230,138 fr.; par suite de dons en nature, de 34,891 fr. 49; par le moyen des quêtes, de 1,386,552 fr. 28; par suite de legs et successions, de 583,510 fr. 25; et en recettes diverses et imprévues de 2,080,654 fr. 48. Le total est une somme de 0,315,746 fr. 50.

revenus et de rentes. En 1833, on n'en comptait encore que 6,275 et 7,599 en 1844 ; mais quand il y en aurait le double, le triple, quand il y en aurait dans toutes les communes, tant qu'ils ne disposeront en moyenne que de 10 ou 12 fr. pour chacune des personnes qu'ils secourent, leur fortune ne sera que de l'indigence. Il y a, il est vrai, des villes où leurs ressources sont beaucoup plus larges et où leurs distributions sont de véritables secours. A Paris, par exemple, il suffit d'être inscrit sur les listes et d'avoir un certain âge pour recevoir au moins 15 fr. par mois ; mais c'est l'exception, et en attendant qu'il en soit ainsi partout et qu'à Paris même le nombre des indigents ainsi secourus puisse être plus considérable ; il n'y a rien qui soit plus à souhaiter que de voir se répandre dans les familles l'habitude de faire aux bureaux de bienfaisance une part de leurs libéralités. Ce sont vraiment de très-louables institutions.

On aurait, du reste, tort de croire que la misère ne diminue pas en France, parce que l'on voit croître le nombre des indigents inscrits. La création des bureaux nouveaux est la cause de cet accroissement, mais les bureaux ne font que révéler un mal qui existait et ils en pansent la plaie, s'ils ne la guérissent. Le fait est que, dans la plupart des grandes villes, la misère a toujours été en perdant du terrain. Il y a loin, sous ce rapport, du Paris d'à présent à celui de la fin de l'ancienne monarchie, et le progrès serait plus sensible si d'imprudentes mesures administratives ne contribuaient pas à augmenter le nombre des raisons qui font venir dans les villes un si grand nombre des habitants des campagnes.

Le nombre des hôpitaux et hospices était de 1,324 en 1854, dernière année pour laquelle nous ayons un recensement authentique, en y comprenant les divers établissements désignés sous les noms d'hôpitaux, d'hospices et d'hôpitaux-hospices. Quelques années auparavant, en 1847, on n'en comptait que 1,270, savoir : 337 hôpitaux, 199 hospices et 734 hôpitaux-hospices, maisons qui reçoivent non-seulement les indigents malades comme les hôpitaux, mais aussi, et à demeure, comme les hospices, les vieillards, les infirmes qui ne peuvent être guéris, les orphelins et les enfants trouvés. Ces 1,270 établissements hospitaliers étaient sous la direction de 1,133 administrations établies dans 1,130 communes. La ville de Metz en possédait deux, une pour le culte catholique, et une seconde pour le culte

israélite. La ville de Ribeauvillé en possédait trois, une pour les catholiques, une seconde pour les protestants, la troisième pour les israélites. Dans toutes les autres communes il n'y avait et il n'y a qu'une seule administration hospitalière.

Les 1,133 administrations étaient ainsi réparties : dans les chefs-lieux de départements, 87 ; dans les chefs-lieux d'arrondissement, 255 ; dans les chefs-lieux de canton, 597 ; dans les communes rurales, 193. On comptait donc 22 chefs-lieux d'arrondissement qui ne possédaient pas d'administrations hospitalières, mais dans ces mêmes arrondissements plusieurs communes avaient des établissements particuliers, et en réalité il n'y avait que 14 arrondissements qui fussent complétement dépourvus d'hôpitaux ou d'hospices.

Quelques-unes de ces administrations, 38, manquant de bâtiments convenables ou de mobilier, ne pouvaient remplir leur mission et étaient obligées de faire traiter à domicile, comme elles le pouvaient, les malades qui réclamaient leur assistance.

Necker dit qu'en 1780 il y avait 870 hôpitaux ou hospices en France. M. de Watteville, qui connaît ces questions mieux que personne, pense avec raison que les renseignements recueillis par le ministre de Louis XVI n'étaient pas complets, car il n'y a pas eu 400 hôpitaux ou hospices fondés en France depuis la Révolution française, quelque considérables qu'aient été les dons et legs faits officiellement aux pauvres, et, de 1800 à 1845, leur valeur s'est élevée à la somme de 122,514,890 fr. 53 c., non compris les dons manuels et les dons et legs autorisés directement par les préfets.

Necker n'estimait qu'à 20 millions environ le revenu des hôpitaux et hospices de son temps. En 1847, il était de 54,116,660 fr. 68 c. Ce revenu général doit être décomposé en revenus réels qui proviennent de biens-fonds, de rentes et de capitaux ; en revenus accidentels qui peuvent cesser de figurer au budget de leurs recettes et en revenus qui ne sont que des remboursements de frais.

Les revenus réels montaient à 24,453,654 fr. 70 c.; les revenus accidentels, à 16,164,117 fr. 36; les revenus en remboursements de frais, à 13,498,888 fr. 42.

Voici le détail de ces trois catégories de revenus.

La première se composait ainsi : loyers des maisons, 2,214,219 fr. 49 ; — fermages en argent, 7,381,696 fr. 74 ; —

fermages en grains, 2,760,204 fr. 39; — propriétés exploitées par les administrations, 1,141,928 fr. 60; — jardins attenant aux établissements, 202,486 fr. 84; — coupes de bois, 713,035 fr. 43; — rentes sur l'État, 7,295,121 fr. 45; — rentes sur les communes, 852,506 fr. 72; — rentes sur les particuliers, 1,075,318 fr. 59; — bénéfices des monts-de-piété, 416,531 fr. 57; — intérêts des fonds placés au Trésor, 340,751 fr. 56; — intérêts des fonds placés aux monts-de-piété, 120,782 fr. 37.

La seconde : subventions communales, 8,307,625 fr. 98; — droits des pauvres sur les spectacles, 1,134,666 fr. 95; — dons, legs, aumônes, 1,518,894 fr. 41; — amendes et confiscations, 53,949 fr. 44; — concessions dans les cimetières, 295,486 fr. 45; — casuel des chapelles, 50,631 fr. 51; — produit des enterrements, 231,158 fr. 33; — produit du travail, 632,846 fr. 79; — produit du pensionnat, 794,233 fr. 05; — vente des effets des décédés, 51,633 fr. 76; — vente de vieux matériaux, os, cendres, eaux grasses, 179,575 fr. 56; produits des vacheries, 98,940 fr. 06; — vente de médicaments, 388,740 fr. 65; — recettes diverses et imprévues, 2,416,824 fr. 42.

La troisième : allocation départementale pour les enfants trouvés, 6,505,810 fr. 69; — allocation départementale pour les aliénés, 2,117,656 fr. 87; — journées de malades payants, 1,817,967 fr. 13; — journées de militaires et de marins, 2,772,534 fr. 25; — prix de pension des élèves sages-femmes, 134,226 fr. 60; — subvention pour layettes et vêtures pour les enfants trouvés, 150,692 fr. 88. On le voit, il n'y a que la première espèce de revenus qui puisse être considérée comme formant le produit du vrai domaine hospitalier. Les rentes qui s'y trouvent réunies proviennent des propriétés et du capital de ce domaine. Les rentes des propriétés ne s'élèvent qu'au chiffre de 14,413,571 fr. 49, dont il faut déduire 3,121,692 fr. 93 c., savoir : 50,435 fr. 37 pour les traitements des gardes-forestiers, 608,163 fr. 14 pour les contributions, 1,785,060 fr. 30 pour les frais de la réparation normale des propriétés, 621,503 fr. 03 pour les frais d'exploitation et 56,531 fr. 09 pour les frais d'assurance. La valeur vénale de ces propriétés productives a été évaluée à environ 500 millions de francs. Il en résulte que le revenu est de 2 1/4 pour 100, quantité qui tend plutôt à décroître qu'à augmenter, surtout avec la disposition fâcheuse qui porte la plupart des administrations à exploiter elles-mêmes leurs fonds

ruraux. Le revenu du capital des hôpitaux et hospices qui est presque aussi élevé que le produit de leurs propriétés leur est beaucoup plus avantageux, puisqu'il n'est diminué que par les réductions des rentes de l'État. Il n'en est pas de même des rentes sur les particuliers dont la perception est onéreuse et difficile ; aussi est-il à souhaiter qu'on en poursuive et qu'on en obtienne autant que possible le remboursement[1].

Parmi les branches du revenu accidentel des hôpitaux et hospices, il en est qui pourraient produire davantage. Presque partout, par exemple, le droit des pauvres sur les spectacles forme une recette que les administrations négligent. On pourrait aussi tirer un meilleur parti du travail des infirmes, des vieillards ou des enfants.

Quant aux pensionnats et aux écoles qu'un grand nombre d'administrations ont ouverts et qui semblent donner un revenu brut de près de 800,000 fr., il est à peu près certain qu'aucun revenu net ne s'en dégage, si même on n'arrivait pas au déficit en faisant établir de clerc à maître le compte des recettes et des dépenses affectées à cette partie du service.

Il n'y a pas non plus à encourager la vente des médicaments.

[1] On fait payer aux biens immobiliers des hospices la contribution foncière et la taxe de mainmorte. On fait également subir des réductions à leur capital placé sur l'État. Il serait cependant raisonnable de ne pas réduire ainsi des ressources qui sont notoirement insuffisantes. On a bien exempté d'impôt les biens de la dotation de la couronne !

Voici un exemple de ce que ces charges et ces réductions produisent. Il existe à Saint-Mandé, près de Paris, un hospice fondé par un riche tapissier, M. Boulard, pour 12 pauvres ouvriers du métier qui lui avait procuré sa fortune. Le fondateur légua un capital liquide de 1,127,886 fr. 91 pour établir cet hospice auquel on a donné le nom de Saint-Michel.

L'achat du terrain et la construction, par une fâcheuse erreur d'économie pratique, ont coûté, 709,363 fr. 86 ; mais il restait encore 418,523 fr. 05 pour le service de l'hospice. Cette somme placée en rentes 5 p. 100 achetées à 104 fr. 30 et à 106 fr. donnait un revenu de 19,457 fr., juste suffisant pour l'entretien du bâtiment, le personnel administratif et médical et les douze pensionnaires. Avant 1852 déjà le revenu a été diminué par une réduction des rentes ; il n'était plus que de 17,880 fr. ; en 1852, il est tombé à 16,092, somme réduite encore en 1863 lors de la conversion du 4 1/2 en 3 p. 100 et qui n'est plus que de 15,320 fr. Comme on ne pouvait entretenir l'hospice sans un personnel, il a fallu diminuer le nombre des pensionnaires. Ils ne sont plus que sept. C'est ainsi qu'un legs de 1,127,886 fr. 91 ne sert qu'à soulager la vieillesse de sept personnes. Il est vrai que la première cause de cet étrange dissipation d'un capital utile, c'est la pensée qui a fait construire un édifice si coûteux.

Ce qu'il faut recommander, ce sont les fondations de lits payants, surtout maintenant qu'il y a tant de sociétés de secours mutuels pour en payer les frais, et la multiplication des places d'hospice à 150 ou 200 fr. de pension annuelle, complément nécessaire des institutions de prévoyance qui facilitent aux petites gens la constitution de pécules ou de revenus modestes.

Mais nous sortons ainsi des limites de notre étude qui ne doit pas aller au delà de la recherche de ce que peut valoir la part de la fortune de tous qui se trouve possédée par les administrations hospitalières; et nous voudrions même nous borner à ne supputer que ce qu'elles possèdent d'immeubles et de capitaux, sans parler de leurs recettes accidentelles ou d'ordre qui sont une affaire d'administration et ne dépendent plus du domaine, mais il y a quelque intérêt à voir à quelles sources leur fortune permanente trouve son aliment, et il est difficile de faire la séparation absolue de cette fortune insuffisante et des suppléments qu'elle reçoit[1].

[1] On comptait en 1847 93 administrations hospitalières possédant plus de 100,000 fr. de revenus ordinaires. — 152, qui possédaient un revenu de 30 à 100,000 fr. — 295, un revenu de 10 à 30,000 fr. — et 593 un revenu de moins de 10,000 fr.

Les premières, avec 213 établissements à soutenir, avaient 38,020,291 fr. 02 de revenus divers, les secondes, avec 182 établissements, 8,259,419 fr. 73; les troisièmes, avec 320, 5,066,650 fr. 58; les dernières, avec 555, 2,770,299 fr. 35.

Les administrations dont les revenus étaient le plus considérables étaient : Paris, 12,690,823 fr. 70. — Lyon, 2,279,990 fr. 64. — Rouen, 1,136,908 fr. 10. — Marseille, 1,069,257 fr. 65. — Nantes, 959,049 fr. — Bordeaux, 843,517 fr. 01. — Strasbourg, 738,196 fr. — Lille, 678,013 fr. 60. — Orléans, 600,819 fr. — Toulouse, 574,621 fr. 86.

Les administrations hospitalières dont les revenus étaient le plus faibles, étaient : Violès (Var), 213 fr. — Bourdeilles (Dordogne), 278 fr. — Saint-Genest-Malifoux (Loire), 336 fr. — Ribeauvillé (Haut-Rhin), 454 fr. — Les Vans (Ardèche), 481 fr.

Répartis par départements, les plus hauts revenus appartenaient, après ceux de la Seine et du Rhône, aux départements du Nord pour 2,016,311 fr. 93. — De la Seine-Inférieure, pour 1,804,700 fr. — Des Bouches-du-Rhône, pour 1,683,929 fr. 95. — De la Loire-Inférieure, pour 1,081,454 fr. — De la Somme, pour 1,028,665 fr. Les revenus les plus faibles, étaient ceux des départements de la Corse qui n'avait que 59,558 fr. 09. — Des Hautes-Alpes qui avait 76,642 fr. 06. — Et de la Haute-Saône qui avait 92,850 fr. 94.

Les petits établissements chargés de frais, mal installés, sans matériel, etc., sont évidemment à réunir. Or plus de la moitié, 593 sur 1,070, n'avait pas 10,000 fr. de revenus et n'avaient ensemble que 2,700,000 fr., tandis que 93 avaient plus de 100,000 fr. chacun et possédaient 38 millions ensemble.

Les 86 chefs-lieux de départements possédaient 87 administrations et 175 établissements avec 33,922,804 fr. 46 de revenu. Sur 277, 255 chefs-lieux d'arrondisse-

Nous venons de voir que Necker estimait à 20 millions les revenus divers des établissements hospitaliers en 1780, et qu'en 1847 les chiffres de la statistique donnent un peu plus de 54 millions. En 1789 même des rapports présentés à l'Assemblée constituante évaluaient leurs ressources annuelles à 28 millions. D'après un relevé fait en 1815 et cité par M. Lainé dans un rapport, les revenus directs des hospices dans les villes qui jouissaient d'un revenu de plus de 10,000 fr., montaient à la somme de 19,160,111 fr., et l'on comptait 5 millions pour les revenus du même genre des autres hospices et hôpitaux. Cela donne juste les 24 millions de revenus réels comptés pour l'année 1847 dans les 54 millions des revenus généraux, qu'en 1833 M. de Gasparin, le détail en main, estimait valoir 51,222,063 fr. 38 cent., et qui en 1858 ont monté à la somme de 73,708,023 fr. 19 cent., formée de 45,569,831 fr. 09 cent. de recettes ordinaires, de 15,145,733 fr. 29 cent. de recettes extraordinaires, et de 12,992,458 fr. 81 cent. de remboursements de frais.

Ces 45 millions et demi de recettes ordinaires ne constituent pas un revenu réel et permanent. On y fait entrer les bénéfices des monts-de-piété qui sont attribués aux hospices, mais qui peuvent leur faire défaut, le droit des pauvres sur les spectacles qui peut être aboli par la loi, comme il a été établi par elle, et dont le produit est variable par nature, les subventions des communes qui ne sont pas obligatoires et dont le montant n'a rien de fixe, et enfin des recettes diverses.

ment comptaient 255 administrations et 327 établissements, avec 12,065,886 fr. 06. — Enfin 595 chefs-lieux de canton possédaient 597 administrations et 574 établissements avec 6,923,761 fr. 05; et 194 communes rurales, 194 administrations, avec 194 établissements et 1,204,209 fr. 11.

Les 22 chefs-lieux d'arrondissement sans hôpitaux ou hospices étaient :

L'Argentière (Ardèche). — Il y a un établissement hospitalier aux Vans, du même arrondissement. — Rocroy (Ardennes). — Vouziers (Ardennes). — Jonzac (Charente-Inférieure). — Marennes (Charente-Inférieure). — Calvi (Corse). — Corte (Corse). — Sartène (Corse). — Il y en a un à Bonifacio. — Boussac (Creuse). — Villefranche (Haute-Garonne). — Lesparre (Gironde). — La Tour-du-Pin (Isère). — Il y en a à Bourgoin, à Crémieu, à Saint-Albin, à Saint-Chef. — Florac (Lozère). — Segré (Maine-et-Loire). — Il y en a à Candé, à Pouancé. — Château-Salins (Meurthe). Il y en a à Vic, à Saint-Epvre. — Montmédy (Meuse). Il y en a à Stenay. — Sarreguemines (Moselle). — Argelès (Hautes-Pyrénées. — Il y en a Lourdes. — Lure (Haute-Saône). — Sceaux (Seine). — Melle (Deux-Sèvres). — Il y en a Chizé. — Civray (Vienne).

La fortune vraie des établissements hospitaliers ne se compose en définitive que des 14 millions, des 15 millions que leurs immeubles leur rapportent peut-être aujourd'hui, en représentation d'un capital de 500, et au plus de 600 millions, et des 7 ou 8 millions de rentes qu'ils possèdent sur le grand-livre de la dette publique, ainsi que des 12 ou 1,300,000 fr. de rentes qu'ils possèdent sur les communes èt les particuliers.

La plus grande partie des propriétés immobilières des établissements hospitaliers consiste en cultures; ils n'ont pas 30,000 hectares de bois. Il faut qu'ils les gardent, pour les mêmes raisons qui nous ont fait soutenir que l'État ne doit pas aliéner les siens; mais pourquoi conservent-ils tant de propriétés immobilières, qu'ils sont incapables de faire gérer ou d'exploiter comme le feraient des individus. On comprend qu'autrefois, quand la richesse mobilière n'existait pas, les établissements de bienfaisance aient reçu de la charité qui les dotait des bois, des terres, des maisons. On ne pouvait guère autrement leur constituer un patrimoine. Mais les temps ont changé, et ce n'est pas toujours de la sagesse que de tenir aux usages anciens, uniquement parce qu'ils sont anciens. Il est vrai que l'on a des raisons pour prétendre que convertie en argent et placée en rentes, la fortune patrimoniale de ces établissements ne grossirait d'abord que pour diminuer ensuite graduellement, tandis que les immeubles qui rapportent peu prennent insensiblement de la valeur et se vendent toujours d'autant plus cher qu'on est moins prompt à s'en dessaisir. On cite ainsi ce champ que Geoffroy-Marie, pauvre cordonnier, et sa femme léguèrent dans le XIIIe siècle à l'Hôtel-Dieu de Paris et qui, vendu de notre temps, a valu plus de 5 millions de capital à nos hôpitaux. Nous-même nous venons de montrer comment les rentes des établissements hospitaliers diminuent sans cesse de prix et de valeur. Nous ne nierons donc pas qu'il y ait du vrai dans ces observations, mais nous n'en sommes pas moins d'avis qu'il est utile que les associations incapables de tirer de la propriété foncière toute son utilité, renoncent à immobiliser des biens dans leurs mains. Leur intérêt et l'intérêt de tous le leur conseillent. Et, quant à ces perspectives de fortunes que l'accumulation des années réserve à ceux qui ont obstinément conservé leurs propriétés, nous croyons que mieux vaut la longue jouissance de ressources supérieures dès le commencement

à celles qu'elles procurent. Le temps qui diminue les rentes du passé n'ajoute-t-il pas constamment des revenus nouveaux à ceux qui deviennent insuffisants?

On a calculé que de 1800 à 1814 les hôpitaux et hospices ont reçu en argent 3,756,499 fr. 05 cent.; en immeubles, 3,533,790 fr. 94 cent.; en valeurs diverses, 161,810 fr. 91 cent.; en rentes sur l'État, 326,167 fr. 60 cent.; en rentes sur les particuliers, 1,199,170 fr. 18 cent., soit 8,979,438 francs 68 centimes. Dans la même période de temps les bureaux de bienfaisance recevaient 5,942,264 fr. 79 cent. De 1815 à 1829 il a été donné aux hôpitaux et hospices 32,358,105 fr. 75 cent., soit : en argent, 19,918,173 fr. 51 cent.; en immeubles, 8,350,229 fr. 56 cent.; en valeurs diverses, 364,430 fr. 33 cent.; en rentes sur l'État, 1,515,353 fr. 97 cent.; en rentes sur les particuliers, 2,209,918 fr. 38 cent. Dans le même temps les bureaux de bienfaisance recevaient 18,662,668 fr. 74 cent. De 1830 à 1845 il a été donné aux hôpitaux et hospices 31,255,815 fr. 70 cent., soit : en argent, 18,785,324 fr. 95 cent.; en immeubles, 7,788,003 fr. 55 c.; en valeurs diverses, 482,419 fr. 99 cent.; en rentes sur l'État, 2,058,358 fr. 72 cent.; en rentes sur les particuliers, 2,141,708 fr. 45 cent. Cependant les bureaux de bienfaisance recevaient 25,306,156 fr. 81 cent. Pour les trois périodes et les deux catégories d'un établissements, la somme des dons et legs monte à 122,514,890 fr. 53 cent.; mais c'est là seulement le total des biens et de l'argent donnés ou légués par des actes authentiques et approuvés par le gouvernement.

La décroissance de l'importance des immeubles dans la constitution du patrimoine des établissements de bienfaisance se marque chaque jour davantage. De 1836 à 1840 ils y figuraient pour 30,4 pour 100, et seulement pour 20,2, de 1851 à 1855. C'est à environ 3 millions par an qu'on doit évaluer ce que les institutions de charité reçoivent en immeubles, en argent ou en rentes, de la libéralité des particuliers [1].

La fortune de ces institutions, et particulièrement celle des

[1] Du commencement du Consulat jusqu'à la fin de l'Empire la somme des legs immobiliers faits aux établissements charitables autorisés légalement s'est élevée à la somme de 5,076,784 fr.; de 1814 à 1830, sous le gouvernement de la Restauration, à 12,762,065 fr.; de 1830 à 1848, à 12,864,682, et, de 1848 à 1855, à 6,386,582 fr. Total, 37,090,113 fr. en 55 années, pour les seules valeurs immobilières et pour tous les établissements reconnus par l'État.

hôpitaux et hospices se compose donc d'éléments fort divers, même en ne considérant comme un patrimoine véritable que ce qu'ils possèdent à titre permanent[1]. L'uniformité des revenus permettrait de mieux apprécier ce que vaut réellement cette fortune et quelle est son insuffisance; mais quand même on parviendrait à convertir en fonds publics tout ce que les hôpitaux et hospices possèdent à un moment donné, il est évident que le

[1] A Paris les hospices et hôpitaux dépensent 23 ou 24 millions par an, 23,528,027 fr. 88 par exemple en 1862; mais sur ces 23,528,027 fr. 88, il y a 10,236,072 fr. de subventions accordées par la ville et 6,665,118 fr. 28 de recettes effectuées pour le service des aliénés et celui des enfants trouvés qui sont à la charge du département et provenant en partie de recouvrements de frais. Les revenus ne s'élèvent qu'à 6,626,837 fr. 60. Et encore, en les décomposant, on voit que les revenus réels et indépendants des lois et règlements ne vont pas si haut.

On compte en effet : pour les loyers des maisons, 464,166 fr. 50 provenant des propriétés productives de revenus et 110,814 fr. 50 de loyers à payer par la ville; pour les fermages en argent, 346,758 fr. 50 appartenant aux hôpitaux et hospices en commun et 22,656 fr. 45 appartenant à la fondation Brézin (hospice de Garches); pour les fermages en grains, 104,389 fr. 01; pour les coupes de bois ordinaires, 22,643 fr. 62 et 7,386 fr. 96 pour les coupes extraordinaires; 616,326 fr. 45 pour les intérêts d'un capital dû aux hôpitaux et hospices par la ville de Paris, capital remboursable en 1874; 8,958 fr. 95 pour des intérêts d'obligations ; en rentes sur l'État, 1,343,275 fr. 35 d'une part et 152,025 fr. 40 d'autre part appartenant aux hôpitaux et hospices en général, 342,801 fr. 25 de la fondation Montyon, 20,396 fr. 25 de la fondation Boulard, 164,302 fr. 25 de la fondation Brézin; 36,077 fr. de la fondation Devillas et 56,256 fr. 72 de la fondation Lambrechts; en rentes sur les particuliers, 2,261 fr. 05 appartenant aux hôpitaux et hospices et 222 fr. 22 de la fondation Montyon; enfin en actions de la Banque de France, 8,848 fr. appartenant aux hospices et hôpitaux et 16,116 fr. de la fondation Brézin. Soit 3,188,054 fr. 29 de revenus propres à l'administration, 654,828 fr. 14 de revenus propres aux fondations, et en tout 3,842,882 fr. 43.

Pour parfaire la somme de 6,625,837 fr. 60 il faut compter 293,887 fr. 45 d'intérêts de prix de ventes d'immeubles, 116,892 fr. 29 d'intérêts de fonds placés en compte courant, 1,644,263 fr. 82 de la taxe sur les spectacles, concerts et bals, 357,934 fr. 23 des bénéfices et bonis du Mont-de-Piété, 98,797 fr. 63 de produits divers (boutiques, os et eaux de cuisine, successions d'hôpital), 198,430 fr. du produit de la taxe sur les concessions de terrains dans les cimetières, et, pour les fondations, en revenus divers, 680 fr. 71 de la fondation Montyon, 3,791 fr. 72 de la fondation Boulard, 16,472 fr. 14 de la fondation Brézin, 2,117 fr. 30 de la fondation Devillas et 50,687 fr. 88 de la fondation Lambrechts.

Le total général donne (mais on le voit, nous comptons là des revenus qui peuvent disparaître ou varier tout au moins) 5,898,259 fr. 71 pour les revenus de l'administration et 728,577 fr. 89 pour les revenus des fondations. Tous ces chiffres sont pris dans les comptes réglés de 1862. Par ces détails de la fortune les établissements hospitaliers de Paris, on peut juger de la composition du patrimoine de tou les autres.

lendemain le mouvement des dons et des legs recommencerait à y joindre des propriétés d'une autre nature, et certes ce que l'on doit surtout craindre, c'est d'inquiéter, de ralentir ce mouvement [1].

Après les bureaux de bienfaisance et les hôpitaux et hospices, il y aurait certainement des centaines d'autres établissements charitables à énumérer, mais on n'oublie pas que dans le domaine de l'État figurent ceux qui sont fondés ou entretenus par lui, et dans le domaine départemental et communal, ceux qui

[1] Les derniers renseignements que nous ayons pu recueillir distribuent ainsi par départements les hôpitaux et les hospices, ainsi que les bureaux de bienfaisance.

Ain. Hôpitaux et hospices, 21; Bureaux de bienfaisance, 140. — Aisne. H., 22; B., 302. — Allier. H., 15; B., 13. — Alpes (Basses-). H., 13; B., 115. — Alpes (Hautes-). H., 4; B. 39. — Alpes (Maritimes). H., 17; B., 61. — Ardèche. H., 11; B., 204. — Ardennes. H., 8, B., 146. — Ariége. H., 9; B., 114. — Aube. H., 11; B., 71. — Aude. H., 8; B., 218. — Aveyron. H., 9; B., 126. — Bouches du-Rhône. H, 47; B., 53. — Calvados. H., 22; B., 674. — Cantal. H., 13; B., 34. — Charente. H., 10; B., 59. — Charente-Inférieure. H., 6; B., 50. — Cher. H., 8; B., 16. — Corrèze. H., 12; B., 145. — Corse. H., 2; B., 5. — Côte-d'Or. H., 22, B., 102. — Côtes-du-Nord. H., 9; B, 23. — Creuse. H., 9; B., 23. — Dordogne. H., 19; B., 37. — Doubs. H., 13; B., 173. — Drôme. H., 19; B., 176. — Eure. H., 10; B., 138. — Eure-et-Loir. H., 20; B., 99. — Finistère. H., 24; B., 20. — Gard. H., 18; B. 215. — Garonne (Haute-). H., 16; B., 295. — Gers. H., 7; B., 188. — Gironde. H., 22; B., 86. — Hérault. H., 27; B., 128. — Ille-et-Vilaine. H., 19; B., 159. — Indre. H., 9; B., 38. — Indre-et-Loire. H., 9; B., 89. — Isère. H., 18; B., 239. — Jura. H., 16; B., 152. — Landes. H., 10; B., 83. — Loir-et-Cher. H., 10; B., 215. — Loire. H., 18; B., 51. — Loire (Haute-). H., 14; B., 63. — Loire-Inférieure. H., 13; B., 85. — Loiret. H. 23; B., 90. — Lot. H., 5, B., 94. — Lot-et-Garonne. H., 16; B., 152. —Lozère. H., 6, B., 179. —Maine-et-Loire, H., 23; B., 129. — Manche. H, 16; B. 73. —Marne. H., 21; B., 152. — Marne (Haute-), H., 14; B., 70. Mayenne. H., 19; B. 83. —Meurthe. H., 16; B., 162. —Meuse. H., 10, B, 88. — Morbihan. H., 10; B., 18. — Moselle. H., 6; B., 82. — Nièvre. H., 14; B., 18. — Nord. H., 52; B., 627. — Oise. H., 10; B., 292. — Orne. H., 10; B., 102. — Pas-de-Calais. H., 14; B., 598. — Puy-de-Dôme. H., 13; B, 113. — Pyrénées (Basses-). H., 5; B., 401. — Pyrénées (Hautes-). H., 4; B., 72. — Pyrénées-Orientales. H.. 11; B.; 11. — Rhin (Bas-). H., 17; B., 25. — Rhin (Haut-). H., 42; B., 42. — Rhône. H. 10; B., 131. — Saône-et-Loire. H., 27; B., 165. — Saône (Haute-). H., 4; B., 87. — Sarthe. H., 21; B., 150. — Savoie. H., 18; B., 146. — Savoie (Haute-). H., 8; B., 162. — Seine. H., 20; B., 92. — Seine-et-Marne. H., 18; B., 208. — Seine-et-Oise. H., 31; B., 369. — Seine-Inférieure. H., 19; B., 209. — Sèvres (Deux-). H., 9; B., 31. — Somme. H., 20; B., 284. — Tarn. H., 6; B. 105. — Tarn-et-Garonne. H., 10; B., 88. — Var. H., 40; B., 95. — Vaucluse. H., 42; B., 62. — Vendée. — H. 7; B., 11. — Vienne. H., 6; B., 18. — Vienne (Haute-). H., 9; B., 22. — Vosges. H., 15; B., 205. — Yonne. H., 16; B., 141.

sont fondés ou entretenus par les départements et les communes. Nous ne pouvons donc nous occuper à cette place que des établissements qui existent par eux-mêmes.

On voit dans l'exposé de la situation de l'empire de 1862 qu'une statistique de tous les établissements de bienfaisance de la France était alors en préparation. Si ce recueil de documents officiels avait paru, nous aurions pu y trouver des renseignements qui nous auraient servi à nous former une idée plus compléte de la composition de leur patrimoine. Ce n'est, en effet, que pour évaluer les biens qu'ils possèdent, au nom et pour le service du public, que nous nous en occupons.

Mais les plus utiles ne sont pas les plus riches, et souvent même ils ne possèdent aucune fortune qui leur soit propre, ni par dotation, ni par fondation. Ainsi les crèches, les asiles, les ouvroirs, qui ne vivent le plus habituellement que des dons et des subventions qui leur sont accordés au jour le jour [1].

Les sociétés de charité maternelle sont au nombre de celles auxquelles il faudrait souhaiter le plus de ressources. Elles ont été organisées et quelques-unes, depuis longtemps déjà, pour secourir les pauvres femmes en couches, et elles n'ont pour accomplir leur tâche que le produit de quelques souscriptions. Il y en a dans cinquante-quatre villes [2].

Un décret du 15 septembre 1856 a reconnu d'utilité publique l'institution d'une société dite Orphelinat du Prince Impérial qui place dans de nouvelles familles, en payant leur entretien, des orphelins délaissés du département de la Seine. Les ressources de cet établissement ne sont pas grandes : elles se composent des intérêts du capital d'une souscription dite du 16

[1] On comptait, en 1853, 84 crèches en France, dont 25 à Paris, et 2,203 salles d'asile parmi lesquelles il y en avait 1,345 de fondées par les communes, et 858 par les particuliers. Les ouvroirs étaient au nombre de 62. En 1863, on comptait 3,163 salles d'asile.

[2] Ces villes sont; en suivant l'ordre alphabétique des départements : Bourg, Moulins, Manosque, Rethel, Sedan, Troyes, Carcassonne, Narbonne, Arles, Marseille, Angoulême, La Rochelle, Bourges, Dijon, Besançon, Evreux, Chartres, Brest, Toulouse, Bordeaux, Montpellier, Rennes, Châteauroux, Tours, Nantes, Orléans, Angers, Châlons, Reims, Verdun, Vannes, Metz, Lille, Valenciennes, Alençon, Arras, Calais et Saint-Pierre, Pau, Strasbourg, Lyon, Le Mans, Elbeuf, Rouen, Niort, Amiens, Montauban, Draguignan, Toulon, Apt, Avignon, Poitiers, Limoges, Auxerre et Paris, où, à côté de la Société de charité fondée par Marie-Antoinette, il y a depuis 1837 une association analogue dite des Mères de famille.

mars 1856 au moyen de laquelle a été recueillie, par pièces de cinq centimes, une somme peu importante, destinée à offrir quelque présent de bien venue au fils du souverain, d'une allocation annuelle de 30,000 fr. fournie sur la cassette de l'Empereur et qui peut cesser d'être allouée à sa mort, et enfin du produit des divers dons et legs que l'orphelinat est en droit de recevoir. Quel que soit le mérite de cette œuvre, c'est l'allocation de la cassette impériale qui forme le plus clair de son revenu [1].

C'est à une idée qui ne laisse pas d'être singulière que la Société du Prince-Impérial doit sa naissance. On a trouvé touchant, mais l'on peut également trouver bizarre que ce soit à des enfants qui n'ont rien qu'on ait demandé de former le capital des travailleurs. Mais les enfants ne sont que pour la forme les souscripteurs de cette association qui a trouvé le peu de ressources dont elle dispose dans des dons de toute origine. Lors du dernier compte-rendu des opérations de la Société du Prince-Impérial, en mai 1864, elle possédait une somme de 1,698,489 fr. 10, ainsi distribuée : prêts au travail, 567,856 fr. 31 ; fonds placés au Crédit foncier, 1,002,451 fr. 44 ; placements divers, 49,352 fr. 85 ; Caisse d'épargne de Paris, 38,362 fr.; compte courant au Crédit foncier, 40,466 fr. 50. On ne peut pas dire que cette Société, fondée en 1862, n'ait pas fait quelque bien, mais on ne peut pas dire non plus qu'elle ait réussi autant que pouvaient le faire espérer la publicité et les encouragements auxquels on a eu recours pour la fonder.

La Société du Prince-Impérial n'est plus une institution de bienfaisance proprement dite, c'est une association de crédit et de secours mutuels ou du moins une association qui ressemble à celles qu'on appelle de ce nom. Mais disons d'abord un mot des monts-de-piété.

On ne peut pas séparer les monts-de-piété des établissements

[1] On n'a pas à parler de la maison Eugène-Napoléon fondée en 1853 à Paris dans le haut du faubourg Saint-Antoine, par l'impératrice Eugénie avec les 600,000 fr. que le conseil municipal lui offrit pour l'achat d'un collier. Cet asile de jeunes filles est entièrement entretenu par elle et rentre par conséquent dans la catégorie des établissements de la bienfaisance privée qui n'ont pas une existence assurée à perpétuité ou dont le nombre est trop grand pour que le détail en figure ici. Combien d'établissements de ce genre ont été ouverts par quelque bonne résolution des princes et princesses des familles qui ont régné sur la France et, une fois ces familles disparues, n'ont pu se soutenir d'eux-mêmes !

de bienfaisance. La loi du 24 juin 1851 leur en a formellement donné le caractère.

Avant 1789, un édit de 1626 prescrit d'établir dans toutes les villes où le besoin s'en fera sentir, des caisses d'avances sur gages qui prêteront à 6 pour 100, la valeur des deux tiers des objets engagés. Cet édit fut relevé l'année suivante, et en 1643 une ordonnance fixa à 58 le nombre des monts-de-piété à établir dans le royaume. En 1789 il n'en existait que vingt et un : celui d'Avignon, fondé en 1577 ; celui de Beaucaire, en 1585; celui de Carpentras, en 1612; celui d'Arras, en 1615; celui de Lille, en 1618 ; celui de Valenciennes, en 1622 ; celui de Cambrai, en 1625; celui de Douai, en 1628; celui de Bergues, en 1633 ; celui d'Aix, en 1635 ; celui de Nancy, en 1640; celui d'Apt, en 1674; celui del'Isle (Vaucluse), en 1675; celui de Tarascon, en 1676 ; celui de Montpellier, en 1684; celui d'Angers, en 1684; celui de Marseille, en 1696; celui de Grasse, en 1750 ; celui de Brignolles, en 1774 ; celui de Paris, en 1777 ; celui de Metz, en 1781.

Ces monts-de-piété ont presque tous disparu dans le premier moment de la Révolution, et furent remplacés par des maisons particulières de prêts sur gages. Sous l'Empire il en fut créé seize, douze sous le gouvernement de la Restauration et dix-huit sous celui de la monarchie de Juillet. Sur ces 46 monts-de-piété, parmi lesquels figurent tous ceux qui existaient avant 1789, on en comptait seulement 35 en 1844 qui existassent en vertu d'une autorisation régulière [1]. Il y a maintenant en France 44 monts-

[1] Créations autorisées sous l'Empire : Paris, 21 messidor an XII. — Bordeaux, 30 juin 1806. — Marseille, 10 mars 1807. — Versailles, 31 mai 1807. — Lyon, 23 mai 1810. — Metz, 25 septembre 1813. — Nantes, 3 décembre 1813. — Créations non autorisées : Arras, Aix, Bergues, Cambrai, Douai, Grasse, Lille, Montpellier, Valenciennes.

Créations autorisées de la Restauration : Toulon, 31 octobre 1821. — Dijon 6 février 1822. — Reims, 4 septembre 1822. — Boulogne, 27 novembre 1822. — Besançon, 17 septembre 1823. — Rouen, 22 novembre 1826. — Strasbourg, 6 décembre 1826. — Nimes, 6 mars 1828. — Toulouse, 27 août 1828. — Tarascon, 15 octobre 1828. Création non-autorisée : Grenoble, 1827.

Créations autorisées depuis 1830. — Beaucaire, 7 novembre 1830. — Apt, 6 mars 1831. — Carpentras, 28 juin 1831. — Brignolles, 6 juillet 1831. — Calais, 24 juillet 1831. — Dieppe, 13 octobre 1831. — Saint-Omer, 7 novembre 1831. — Angers, 25 novembre 1831. — Avignon, 27 janvier 1832. — Saint-Germain, 18 septembre 1832. — Saint-Quentin, 5 mai 1833. — Nancy, 10 mars et 25 avril 1834. — Lunéville, 22 mars 1835. — Le Havre, 21 décembre 1835. — L'Isle (Vaucluse), 2 février

de-piété qui sont presque tous reconnus par l'administration. Quatre d'entre eux prêtent gratuitement, parce que leurs opérations sont très-limitées et qu'ils possèdent leurs fonds en propriété, par suite de donations ou de legs. Ce sont ceux de Toulouse, de Montpellier, de Grenoble, quelle que soit la somme, et d'Angers, jusqu'à 5 fr. Le patrimoine des monts-de-piété ne dépasse pas, du reste, une valeur de plus de quelques centaines de mille francs. L'argent dont ils se servent leur est avancé par des hospices ou prêté par des personnes qui aiment ce genre de placement.

Les caisses d'épargne ne sont plus des établissements de bienfaisance, mais des banques de dépôt pour les économies du peuple. Nous n'aurions rien à en dire si elles étaient uniquement ouvertes et dirigées ou par les villes qui en feraient tous les frais, ou par des individus qui se couvriraient de leurs dépenses administratives par un prélèvement fait sur les revenus des dépôts; mais ce sont des établissements d'utilité publique qui reçoivent des dons et des legs et qui se sont fait un patrimoine, comme les bureaux de bienfaisance et les hospices.

Indépendamment de son mobilier et de son matériel qui n'est pas, du reste, d'une grande valeur, la Caisse d'épargne de Paris possédait, le 1er janvier 1864, 40,000 fr. de rentes en 3 pour 100 sur l'État et des immeubles évalués 999,501 fr. 63.

La plupart des autres caisses d'épargne de la France (il y en a 450) possédaient aussi en propre une sorte de fortune. En 1863, le capital de dotation de toutes les caisses était de 7,072,787 fr. 65 et leur capital de réserve, de 4,245,969 fr. 96, indépendamment de 380,942 fr. 63, produits par les intérêts de ces capitaux. Cette fortune de 7 millions provient presque toute de dons, et on comprend qu'en effet les caisses d'épargne soient dotées, puisqu'elles ont des dépenses à faire, et que la retenue que leurs administrations sont autorisées à faire sur l'intérêt des capitaux déposés ne peut jamais s'élever bien haut. Quelques-unes, mais c'est l'exception, ne pourraient rendre les services qu'elles rendent à l'épargne, si les conseils généraux des départements ou les municipalités ne les secouraient pas.

1836. — Limoges, 30 novembre 1840. — Arles, 31 octobre 1844. Création non autorisée : Paray-le-Monial (ce dernier mont-de-piété n'existe plus).

Jusqu'en 1850, aucune loi n'avait eu à s'occuper des sociétés de secours mutuels ou du moins, pour exister, elles n'avaient qu'à demander l'autorisation préalable exigée par l'article 291 du Code pénal complété par la loi du 10 avril 1834. En 1850, le gouvernement fut investi du droit de dissoudre celles dont il suspecterait les tendances, mais en même temps il leur fut permis de demander à être reconnues comme établissements d'utilité publique, c'est-à-dire comme des êtres moraux, capables de recevoir des legs et des donations. Le décret du 26 mars 1852 encouragea la formation des sociétés de secours mutuels, mais en les dénaturant ou du moins en les plaçant sous la dépendance du pouvoir, par la nécessité où il les mit de se faire approuver et de laisser nommer leur président par le gouvernement, et par l'introduction dans leur sein de membres honoraires qui y figurent plutôt par charité que par fraternité. Sans doute, les sociétés qui subsistaient ont pu garder leurs statuts et refuser l'investiture administrative, mais ce n'est qu'en demeurant dans une situation inférieure, puisqu'aucun des avantages accordés aux sociétés approuvées ne peut leur appartenir; or ces avantages sont nombreux, et il y en a d'importants dans le nombre, comme le droit de recevoir, avec l'autorisation du préfet, des dons et legs d'une valeur qui peut aller jusqu'à 5,000 fr., et le privilége de prendre part à la dotation extraordinaire de 10 millions que le décret du 21 janvier 1852 a assignée aux Sociétés de secours mutuels approuvées sur les biens de la famille d'Orléans.

Tant approuvées que libres, on comptait, le 1er janvier 1864, 4,721 sociétés de secours mutuels en France, avec 676,522 membres dont 78,544 honoraires. L'avoir total de ces sociétés, y compris leurs fonds de retraites, représentait une somme de 34,270,772 fr. 48. Dans le cours de l'année 1863 leurs fonds placés leur avaient rapporté 907,287 fr. 34 d'intérêts. Leur fonds de retraites montait à 7,730,132 fr. 77. Le nombre des sociétés approuvées était de 3,046 [1].

[1] Les sociétés de secours mutuels étaient, en 1852, au nombre de 2,438 possédant, y compris le fonds de retraite, avec un accroissement moyen de 250 sociétés et de 600,000 fr. par an, 4,300,000 fr.; en 1853, de 2,733, possédant, 5,000,000 fr.; en 1854, de 2,940, avec 5,700,000 fr.; en 1855, de 3,223, avec 6,200,000 fr.; en 1856, de 3,404, avec 6,900,000 fr.; en 1857, de 3,609 avec 7,300,000 fr.; en 1858, de

Sans contredit, la plus grande partie ou du moins une grande partie des 34 millions que possèdent les sociétés de secours mutuels appartient à des individus, et si toutes les sociétés se dissolvaient, ces individus rentreraient chacun en possession de ce qu'ils ont personnellement versé; mais, le reste, la masse indivise de l'argent accumulé n'appartient à personne, et, dans le cas de dissolution, l'État en deviendrait propriétaire à la charge d'en transmettre la jouissance ou à d'autres sociétés ou à des institutions du même genre. Cette masse ne cessera de devenir plus riche, tandis que la quote part vraiment personnelle des individus diminuera proportionnellement de valeur. C'est donc à bon droit que le patrimoine de ces associations est compris ici parmi les dépendances de la fortune publique. Ce patrimoine est presque exclusivement composé de biens mobiliers.

Telles sont les principales institutions de bienfaisance ou d'assistance dont la fortune doive être considérée comme publique. Nous omettons, puisqu'il le faut, et des établissements charitables fort nombreux et bien des genres d'associations qui ne sont pas précisément des Societés de secours mutuels, mais qui cependant en ont le caractère [1].

Les œuvres d'assistance se multiplient sans cesse et réparent ainsi, pour l'honneur de l'humanité, une partie des maux que nous cause l'état d'imperfection de cette civilisation dont pourtant nous sommes et avons le droit d'être si fiers.

En 1863, cinq œuvres nouvelles destinées aux orphelins, aux aveugles, aux malades indigents et aux ouvriers sans travail ont été déclarées d'utilité publique dans les départements de l'Eure, de la Meurthe, de la Meuse, du Haut-Rhin et de la Seine. En 1864, la déclaration d'utilité publique a été accordée à huit autres institutions. L'une des plus récemment fondées est la Société centrale de sauvetage des naufragés, organisée pour

3,860, avec 7,800,000 fr.; en 1859, de 4,118, avec 8,400,000 fr.; en 1860, de 4,327, avec 9,200,000 fr.

En 1860 les chiffre de 4,327 se divisait en 2,514 associations approuvées et reconnues et en 1,813 associations seulement autorisées. Le nombre des premières a donc augmenté sans cesse et celui des secondes, diminué.

[1] Par exemple les associations d'anciens élèves des écoles et lycées. Quelques-unes sont reconnues d'utilité publique. Celle des anciens élèves du lycée Louis-le-Grand l'a été en 1864.

établir sur toutes les côtes de France et d'Algérie des moyens efficaces de secourir les victimes des sinistres maritimes.

Un ordre d'établissements d'assistance qui sont plus publics qu'aucun autre, ce sont les fondations faites en faveur des victimes des guerres que soutient la France. La principale est la Caisse des Offrandes Nationales aux armées de terre et de mer. La création de cette caisse remonte à l'année 1859. Une souscription s'ouvrit alors pour alléger les maux des soldats blessés ou des familles des soldats morts dans la glorieuse guerre d'Italie. Un décret du 18 juin 1860 convertit cette souscription passagère en un établissement d'utilité publique dont le premier fonds fut formé avec l'argent déjà recueilli : cette caisse possède ainsi une rente de 265,651 francs (chiffre du Rapport de 1864), et un fonds de roulement de 100 à 200,000 francs qui alimentent, avec le produit de quelques souscriptions volontaires, un peu plus de 6,000 modestes pensions viagères.

Un certain nombre de legs ont été faits séparément à des corps particuliers de nos armées de terre et de mer. On serait heureux de voir des donateurs doter ainsi des services civils, par exemple celui de l'instruction primaire [1].

En indiquant quelle est la somme des valeurs possédées par

[1] *Dons et legs et prix institués en faveur de la marine.*

Le docteur Fox, en 1818 : rente de 958 fr. réduite en 1852 à 948 fr. par la conversion, pour six pensions de veuves de marins de commerce de Rouen et subsidiairement pour payer annuellement des secours spéciaux. — Le conseiller d'État Boursaint : rente de 414 fr. réduite en 4 1/2 à 372 fr. 60, à distribuer entre 12 veuves de matelots de Saint-Malo (1833). — Leroux-Delajon : 1,764 fr. en 4 1/2, rente à distribuer en secours spéciaux, de 40 fr. au plus, aux vieux marins et veuves de marins des Sables-d'Olonne. — Guettard : rente de 63 fr. en 4 1/2, à distribuer aux marins de Boulogne ayant perdu des filets ou victimes d'accidents de mer. — Ternizien : rente de 499 fr. en 4 1/2 à répartir entre des veuves ou mères de marins de Cayeux, morts à la suite de naufrages, et à défaut, à des veuves de demi-soldiers les plus âgées et les plus infirmes. — Thabaud-Fontenel : legs de 100,000 fr. à convertir ultérieurement en une rente à distribuer à des veuves et orphelins de pêcheurs de l'Océan. — Singer : rente de 270 fr. pour fonder un prix de bonne conduite et d'ancienneté à un marin. — Baudron : quart en nue-propriété, d'une créance hypothécaire de 50,000 fr. ; d'une rente sur l'État de 617 fr. ; d'une autre rente de 75 fr.

On ne cite ici que les legs institués en rente et non les donations dont le montant a dû être immédiatement distribué.

Dons et Legs en faveur de l'armée de terre.

Legs Chevallier : 90 fr. de rente en 4 1/2 en faveur du plus ancien grenadier du

les sociétés de secours mutuels, on a mentionné leur fonds de retraites. Ce fonds est, en effet, une propriété commune, car les intérêts n'en sont servis que viagèrement à tels ou tels individus tandis que le capital subsiste et s'accroît pour servir ensuite d'autres rentes. On ne pourrait pas considérer aussi exactement comme publiques les sommes déposées dans diverses caisses par des personnes qui doivent recevoir de ces caisses des pensions de retraite. Ces pensions sont devenues fort heureusement le but que proposent bien de gens à leurs épargnes et l'État s'est chargé, en vertu d'une loi de 1850, complétée en 1853 et retouchée en 1864, de recevoir les dépôts et de servir les rentes, de même qu'il paie lui-même sur ses fonds généraux des pensions à ceux de ses employés qui lui laissent retenir une certaine portion de leurs appointements. Naguère les diverses administrations avaient des caisses isolées où ces retenues se déposaient. Les pensions de retraite sur fonds spéciaux n'existent plus qu'en faveur des employés des administrations départementales ou municipales et de ceux de quelques grands établissements publics. Le 1er janvier 1864, il y avait 235 de ces dé-

64e régiment d'infanterie de ligne (1807). — Legs Daru : capital de 5,000 fr. pour la fondation d'un prix annuel en faveur des enfants de troupe (1818). — Legs Fournier Sarlovèze : capital de 20,000 fr. dont le revenu est partagé entre les dix plus anciens cavaliers, brigadiers ou maréchaux des logis de cavalerie de l'armée (1829). — Legs de Perrin-Brichambault : 3,000 fr. de rente, avant les conversions, à distribuer entre les douze plus anciens sous-officiers, caporaux et soldats du génie à raison de 135 fr. par homme et pour le reste, à des veuves de lieutenants et de capitaines du corps (1842). — Legs de Feuchères : 3,477 fr. de rente en 4 1/2 à répartir entre seize enfants de troupe (1842). — Legs de diverses personnes qui ne se sont pas fait connaître : une rente de 111 fr. en 4 1/2 destinée à secourir des veuves ou des enfants et orphelins d'invalides (1844). — Legs Legrand et Corby : 90 fr. de rente en 4 1/2 pour fonder un prix annuel en faveur des enfants de troupe du 63e de ligne (1845). — Legs du duc de Montpensier : capital de 6,000 fr. pour fonder une bourse ou deux demi-bourses au lycée d'Alger en faveur d'enfants de sous-officiers ou d'employés d'artillerie de l'armée d'Afrique (1846). — Legs David Singer : une rente de 270 fr. en 4 1/2 pour un prix annuel de bonne conduite et d'ancienneté à un simple soldat (1846). — Legs du duc d'Aumale : Une rente de 270 fr. en 4 1/2 destinée au plus ancien sous-officier des corps stationnés dans la province de Constantine (1846). — Legs Braün (G.-D) : 540 fr. de rente en 4 1/2 pour fonder trois prix égaux à distribuer annuellement et successivement à un ancien et méritant sous-officier, brigadier et cavalier des divers régiments de hussards (1848). — Legs fait au nom du maréchal Gérard : une rente de 493 fr. en 3 p. 100 pour secours à des veuves ou enfants d'invalides (1852). — Legs du département du Gers : une rente de 214 fr. en 4 1/2 à partager entre le plus ancien maréchal des logis non fourrier, le plus an-

pôts, formés pour 4,603 personnes possédant ensemble un fonds de 1,418,557 francs de rentes et un capital libre de 1,280,360 fr. 62 cent., non compris la caisse des pensions ecclésiastiques.

Toutes ces caisses sont réunies dans une grande caisse de l'État qui s'appelle la Caisse des dépôts et consignations. Une caisse particulière, très-amplement dotée jusqu'ici, mais qui a des obligations de plus en plus lourdes à remplir, c'est la Caisse de la dotation de l'armée qui ne reçoit pas seulement des primes d'exonération payées par les jeunes gens qui se rachètent du service militaire pour fournir elle-même les hautes paies et les suppléments de retraite accordés maintenant aux vieux soldats, mais que peuvent enrichir des dons et legs de toute nature et à laquelle, en 1852, le président Louis Napoléon a attribué une part de la dépouille de la famille d'Orléans.

Cette caisse n'en est pas plus riche au fond, car l'avenir accroîtra ses charges plus vite que ses ressources; et fût-elle bien riche qu'il ne faudrait pas lui attribuer une existence tout à fait indépendante. Ce n'est, en réalité, que l'une des caisses du Trésor public, comme il y en a tant eu et qui tantôt s'en

cien brigadier, le plus ancien cavalier ou trompette de première classe du 6e hussard (1852). — Legs d'un professeur de l'école régimentaire d'Arras : une rente de 18 fr pour un prix de bonne conduite à un enfant de troupe du génie en garnison à Arras (1852). — Legs Braün (Ch. Théoph.) : rente de 200 fr. à répartir entre le sous-officier, le brigadier et le cavalier le plus ancien et le plus méritant du 6e cuirassiers (1853). — Legs d'un professeur de l'École régimentaire du génie d'Arras : Même rente et même intention que ci-dessus, mais pour un prix de grammaire (1854). — Autre legs semblable pour un prix de mathématiques (1855). — Autre legs semblable pour un prix de dessin (1855). — Autres legs semblables de 16 fr. pour un prix de grammaire, de 17 fr. pour un prix de dessin et de 17 fr. pour un prix de mathématiques (1855) à décerner aux enfants de troupe du génie en garnison à Metz. — Legs Morestin-Sahuc : capital de 10,000 fr. dont la rente (à 3 p. 100) doit servir à secourir des veuves et élever des enfants d'invalides (1855). — Legs de Bourgoing : rente de 100 fr. en 3 p. 100 en faveur des écoles régimentaires du 54e de ligne, pour récompenser le travail de soldats entrés au corps sans savoir lire (1856). — Legs Trinquet : environ 36,000 fr. placés en 3 p. 100, dont la rente doit servir à secourir des veuves et élever des enfants d'invalides (1856). — Legs d'un professeur de l'école régimentaire du génie d'Arras : une rente de 18 fr. en 4 1/2 pour un prix de mathématiques et une autre rente semblable pour un prix de grammaire destinés l'un et l'autre aux enfants de troupe du génie en garnison à Montpellier (1856 et 1857). — Legs Morand (Mlle), 12,000 fr. à mettre en rentes 3 p. 100 pour trois prix, l'un de la moitié pour toute l'armée de l'infanterie, le second et le troisième d'un quart chacun, pour le 2e régiment de zouaves et le 56e de ligne.

détachent, tantôt s'y refondent. Déjà cette année, en 1865, la loi de finances y a puisé une somme de 22 millions pour les travaux extraordinaires du budget de 1866, bien que la Caisse, en vertu de la loi qui l'a instituée, n'en fût pas débitrice. Nous aurons à reparler de cette Caisse, comme de celle des Invalides de la marine et de la Caisse des dépôts et consignations en traitant particulièrement des finances et nous le ferons plus amplement qu'ici.

La Caisse des Invalides de la marine est dans le même cas que celle de la dotation de l'armée. Seulement celle-ci est d'une création très-ancienne et son indépendance fictive s'explique par la nature d'une partie des ressources dont elle dispose[1] et par le régime spécial auquel sont assujettis les marins de l'inscription maritime.

Si ce n'était prolonger trop des énumérations où il faut arriver quelquefois à de bien menus détails, nous aurions maintenant à donner des notions du même genre sur les établissements d'instruction publique, et ils sont nombreux, qui possèdent des biens en propre, au même titre et de la même manière que les établissements religieux et les établissements de bienfaisance.

La fortune particulière des cinq académies qui composent

[1] Fondée par Colbert en 1673, ses ressources se composent : 1° d'une retenue de 3 centimes pour franc sur toutes les dépenses de la marine et des colonies, de droits divers établis sur les armements du commerce et de la pêche; de la solde entière des déserteurs de la marine de l'État et de la moitié de la solde des déserteurs de la marine de commerce, de leur part de prises; du produit non réclamé des biens et droits des personnes mortes en mer; des dépôts provenant de bris et de naufrages non réclamés dans l'an et jour; de droits réglés sur le produit des prises en temps de guerre; de la plus value des feuilles de rôles délivrés pour les armements et désarmements des navires de commerce; du produit des amendes et confiscations pour contraventions aux lois et règlements maritimes; du produit des prises non répartissables; du montant des droits sur les saisies faites aux colonies; de droits attribués sur les extractions d'objets du service maritime retirés de la mer; du droit d'un centime pour franc sur les transports de fonds privés opérés par les trésoriers de la marine; d'une retenue de 5 p. 100 sur les appointements des employés du ministère de la marine; de la retenue du premier mois de traitement des surnuméraires admis en pied, de la retenue du premier mois de la portion de traitement accordée à titre d'augmentation et des retenues opérées sur les congés. La Caisse des Invalides de la marine possède en outre des rentes inscrites en son nom. Le 1er janvier 1863, en rentes sur l'État et en actions de la Banque de France, elle jouissait d'un revenu d'environ 5 millions. Toutes ses ressources montaient à 15 ou 16 millions, somme égale ou à peu près à celle de ses charges annuelles.

l'Institut de France est la portion la plus riche de cette autre part de la fortune publique. Nous ne parlons plus de ses propriétés mobilières, comme ses collections et sa bibliothèque, ni des fonds que l'État lui alloue annuellement sur son budget, non pas seulement pour les besoins de ses divers services, mais encore pour les prix qu'elle distribue régulièrement, mais des valeurs qui lui ont été léguées pour la fondation de prix de divers genres, indépendamment des prix payés par l'État.

Le plus éclatant de ces prix est celui de 20,000 francs qui, tous les deux ans, est décerné sur la proposition de chacune à son tour des cinq académies, et dont les fonds sont faits par l'Empereur; mais ce n'est pas un prix réellement fondé, puisque l'argent destiné à le payer perpétuellement n'a pas été déposé quelque part en capital. Ce n'est qu'une allocation viagère qui peut cesser d'être faite si l'Empereur cesse de régner. Il en restera cependant quelque chose à l'Académie française, depuis que M. Thiers a consacré les 20,000 francs de ce prix, l'année où il l'a obtenu, à fonder vraiment un prix triennal de 3,000 francs pour un ouvrage d'histoire.

L'un des prix qui n'appartiennent pas spécialement à l'une des cinq académies est le prix de linguistique fondé par Volney, et que distribue une commission formée de membres de l'Académie française, de membres de l'Académie des inscriptions et belles-lettres et d'un membre de l'Académie des sciences.

M. de Montyon, qui a fait des libéralités publiques si importantes (on sait que c'était un des principaux employés des finances un peu avant 1789), a légué à l'Académie française une rente de 22,465 francs pour fonder des prix de vertu qu'il lui a semblé noble de faire décerner par le corps le plus capable de faire en bon style l'éloge du bien, et une rente de 21,940 francs pour des prix littéraires. M. le baron Gobert (celui-ci est le fils du général tué en Espagne, et il est mort lui même à vingt-six ans, rêvant la gloire et voulant au moins être utile à son pays par les legs qu'il a faits), a doté la même Académie d'une rente de 11,249 francs, qui sert à distribuer annuellement deux prix à des ouvrages relatifs à l'histoire de France, ayant un caractère d'éloquence. Un autre donateur, M. Bordin, lui a laissé une rente de 3,000 francs pour encourager la haute littérature. Elle décerne, alternativement, avec l'Académie des beaux-arts, le prix Lambert, qui se donne à des écrivains ou à des artistes

dignes d'être assistés dans leurs travaux. Ce prix a été fondé en 1849. Un prix du même genre et décerné de la même manière par les deux mêmes Académies, est le prix annuel institué par M. le comte de Maillé-Latour-Landry, qui a légué pour le fonder un capital de 30,000 fr. L'Académie française décerne encore un prix de 1,500 fr., fondé par M. Edm. Halphen, pour récompenser l'auteur de l'ouvrage le plus remarquable au point de vue littéraire et historique, et le plus digne au point de vue moral. Enfin le legs Toirac, de près de 5,000 fr. de rente, vient d'être promis chaque année à la meilleure pièce de la Comédie-Française.

Les fondations faites dans le domaine de l'Académie des inscriptions et belles-lettres sont moins nombreuses. Elle dispose toutefois d'un prix important, celui que le baron Gobert a institué pour l'ouvrage le plus savant sur l'histoire de France. Il vaut 10,855 fr. et se décerne chaque année. M. Bordin a également doté l'Académie des inscriptions d'un prix semblable à celui qu'il a mis à la disposition de l'Académie française. Un programme annuel règle les conditions du concours qui le fait obtenir. C'est aussi à l'Académie des inscriptions que M. L. Fould a remis le soin de décerner le prix de 20,000 fr. qu'il a fondé pour une histoire des arts et du dessin depuis le siècle de Périclès. Enfin, c'est elle qui distribue le prix de numismatique de 400 fr., fondé par M. Allier de Hauteroche.

L'Académie des sciences est plus riche en fondations de prix divers. Les libéralités de M. de Montyon lui ont procuré un prix de statistique de 530 fr.; un prix de physique expérimentale de 895 fr., un prix de mécanique de 500 fr. Le prix Lalande, pour l'astronomie, est de 635 fr. Elle décerne encore le prix d'encouragement scientifique de 150 fr., fondé par M. Alhumbert, le prix Trémont, institué pour un savant sans fortune, le prix Barbier, destiné à une découverte utile dans l'art de guérir; le prix de la veuve de Laplace, consistant en un exemplaire des œuvres de l'illustre géomètre et astronome, d'une valeur de 215 fr., qui se délivre à l'élève sortant le premier de l'École polytechnique; les prix Bordin, Jecker et Cuvier, dont les programmes varient chaque année et qui s'obtiennent à la suite de concours ouverts sur des questions spéciales; le prix Birot de Molroguier, prix quinquennal décerné alternativement par l'Académie des sciences et par l'Académie des sciences mo-

rales et politiques à un ouvrage traitant de l'agriculture ou du paupérisme ; le prix Dalmont, prix triennal de 4,500 fr., fondé récemment pour un ingénieur des ponts et chaussées en activité de service, auteur d'un travail remarquable, et enfin le prix Bréant, prix de 100,000 fr., promis à la personne qui trouvera le moyen de guérir d'une façon certaine le choléra et dont la rente est servie en attendant à celles qui s'occupent avec quelque succès de la recherche de cette guérison si désirable.

Nous avons vu que l'Académie des beaux-arts décerne alternativement avec l'Académie française les prix d'encouragement Maillé-Latour-Landry et Lambert. Elle décerne en outre les prix Leprince, somme de 3,000 fr. répartie entre les élèves de l'École des beaux-arts qui obtiennent les grands prix connus sous le nom de prix de Rome; le prix Deschaume, accordé annuellement à un jeune architecte et tous les cinq ans à un poëte pauvre; le prix Achille Leclère, fondé pour l'élève de l'École des beaux-arts qui obtient le second grand prix d'architecture ; le prix Chartier, destiné à récompenser la musique de chambre ; le prix Bordin, accordé à la personne qui traite le mieux un sujet donné, et le prix B. Fould, rente continuée cinq ans à deux artistes israélites. Elle dispose encore, depuis peu, d'un prix fondé par M. le duc de Valmy.

Avec le prix quinquennal de Molroguier qu'elle partage avec l'Académie des sciences, l'Académie des sciences morales et politiques possède le prix Bordin, qui fait chaque année l'objet d'un concours ; le prix Halphen, fondé pour récompenser des études utiles à l'instruction primaire ; le prix triennal de 3,000 fr., institué par Léon Faucher, et le prix quinquennal de 5,000 fr. de Félix de Beaujour, accordé à l'auteur qui a traité de la façon la plus remarquable une question relative à la mendicité et au paupérisme.

Nous irions réellement trop loin dans ces détails de menus chiffres si nous voulions faire ainsi le compte de toutes les fondations dont disposent des compagnies savantes, et nous n'énumérerons que celles qui appartiennent à l'Académie de médecine : le prix Portal, de 500 fr., pour un mémoire sur les maladies organiques ; le prix de M[me] Bernard de Civrieux, prix de 750 fr., pour une étude sur les affections nerveuses ; le prix du marquis d'Argenteuil, c'est la rente capitalisée tous les six ans d'une somme de 12,000 fr., pour un travail sur les maladies

des voies urinaires ; le prix triennal Itard, intérêts capitalisés d'un titre de 1,000 fr. de rente, pour un ouvrage imprimé de médecine pratique ou de thérapeutique ; le prix Capuron, de 2,000 fr., le prix Barbier, de même valeur ; le prix Amussat, de 1,000 fr., pour une étude de chirurgie expérimentale ; le prix triennal Lefèvre, de 1,800 fr., et le prix annuel Orfila, de 2,000 fr., pour un mémoire sur un point de médecine légale.

Il manque sans doute peu d'articles au catalogue que nous venons de dresser et si la valeur des prix décernés n'est pas toujours exactement celle que nous indiquons, c'est parce que des conversions de rente ont, depuis l'époque de la fondation, diminué quelque chose de cette valeur.

Les académies qui existent en province possèdent fort peu de ressources de ce genre. C'est même tout à fait par exception que quelques-unes, comme celle de Caen, ont été mises en état, par quelques legs, de décerner de temps en temps des prix littéraires et scientifiques. La plupart de celles qui en distribuent en prélèvent la valeur sur le produit de leurs cotisations ou des fonds d'encouragement qui leur sont alloués, soit par l'État, soit par les départements ou les villes. Mais il y a plusieurs associations en France qui, pouvant être classées parmi les associations ordinaires de secours mutuels, s'en distinguent toutefois par leur caractère scientifique ou littéraire, et par leur organisation elle-même. Ainsi, la grande association fondée par Thénard, pour encourager et soutenir les savants, et les sociétés que M. Taylor s'est donné la mission d'établir parmi les gens de lettres, les artistes de l'art du dessin et de l'art plastique, les artistes dramatiques, les artistes industriels. Elles possèdent déjà une sorte de patrimoine. M. Ch. Duveyrier nous a tracé dans les éloquentes conférences qu'il a faites à l'amphithéâtre de l'École de médecine de Paris, sous les auspices de l'Association polytechnique, le plan d'un institut du progrès social qui, dans sa pensée, pourrait absorber ou diriger toutes ces sociétés éparses. Le temps mûrira peut-être cette idée généreuse. Nous voudrions, nous aussi, que la plus riche de toutes les associations anonymes, que le plus solide de tous les établissements dont la fortune se doit confondre avec la fortune publique, soit celui qui donnerait à tous les penseurs de bonne volonté le moyen d'étudier les problèmes de la solution desquels dépend la victoire définitive de la civilisation sur les fléaux antiques de l'ignorance et de la misère.

Mais force nous est enfin d'arrêter ici l'esquisse de ces calculs. S'il y a d'autres sociétés, d'autres établissements d'utilité publique qu'il nous faille omettre sur nos listes, des académies, des lycées, des écoles, nous savons du moins que leur richesse n'est pas très-grande et que le peu qu'ils possèdent consiste surtout en valeurs mobilières. En 1863 les biens immobiliers des sociétés anonymes (et toutes ne sont pas de celles dont nous pouvons considérer la fortune comme une dépendance du domaine public) consistaient en 5,534 hectares 73 ares 97 de propriétés en culture; 13,785 h. 95 a. 43 de bois; 10,187 h. 88 a. 44 de propriétés incultes; 12,859 h. 78 a. 28 de propriétés industrielles; 716 h. 58 a. 95 de propriétés bâties. En tout 43,084 h. 95 a. 07. Aux établissements divers appartenaient, à la même date, 2,603 h. 10 a. 38 de propriétés cultivées, 1,218 h. 40 a. 85 de bois; 639 h. 22 a. 49 de propriétés incultes; 83 h. 46 a. 43 de propriétés industrielles; 44 h. 03 a. 65 de propriétés bâties. Total, 4,588 h. 23 a. 80.

Il nous reste à dire un mot de certaines associations, désignées sous le nom d'associations syndicales, qui diffèrent de celles dont nous venons de nous occuper.

Il est rare que des particuliers ajoutent quelque chose, par leurs travaux, à l'étendue ou à la richesse du domaine public, ou du moins ce n'est que par une voie détournée que leurs entreprises arrivent à l'enrichir ou à l'étendre. Quand ils se chargent d'y contribuer directement en creusant un canal de navigation, en construisant un chemin de fer, ils se réunissent d'ordinaire en groupes puissants qui, pour créer ainsi quelque œuvre publique, commencent par obtenir pour une période de temps plus ou moins longue l'aliénation du domaine même qui doit plus tard hériter de leurs travaux. Il est d'autres associations qui servent utilement dans plus d'un cas et sur plus d'un point du territoire les intérêts du domaine public sans obtenir l'aliénation d'aucune de ses parties, sans avoir l'air de travailler à améliorer quoi que ce soit qui s'y rattache et au contraire en conservant tous leurs droits de propriété particulière sur les ouvrages qu'elles exécutent. Ce n'est en effet qu'à la longue que le domaine public en profite et lorsque ces associations ont cessé d'exister. On les appelle « associations syndicales » parce qu'elles sont représentées par des syndics qui agissent en leur nom. Le

plus souvent, et même toujours au premier moment de leur organisation, elles ne se fondent que pour servir des intérêts privés, mais comme un certain nombre de travaux collectifs qu'elles suscitent ont pour but l'amélioration des cours d'eau, leur endiguement, leur redressement ou le desséchement de marais, quelquefois encore la création de routes et de chemins qui doivent finir par devenir propriété publique, le domaine de tous est bien réellement agrandi et enrichi continuellement par ces associations qui sont des personnes reconnues par la loi, dont une loi toute nouvelle (juin 1865) vient même de régler la formation et d'étendre les droits, qui ont, entre autres priviléges, celui de réclamer pour quelques-unes de leurs œuvres l'application de la loi d'expropriation. Elles tiennent ainsi le milieu entre les individus épars et ces communautés durables qui, à divers degrés de puissance, sont devenus les communes, les départements, l'État. Les associations syndicales sont des communautés dont l'existence ne saurait durer plus longtemps que l'intérêt particulier qui les fait naître et qui disparaissent en effet comme les particuliers, mais en laissant moins souvent leur héritage aux particuliers qu'aux communautés, et en le laissant presque toujours à la grande communauté nationale elle-même.

On voit au tableau qui accompagne le projet de la loi proposée en 1864 et votée en 1865, qu'il existait en 1862 des associations syndicales dans 63 départements et que leur nombre était de 2,475. Dans le nombre 234, dont 153 dans le seul département de la Haute-Loire, ont été formées librement. Des ordonnances royales en ont autorisé 288; des décrets, 250, et des arrêtés préfectoraux, 1,491.

Les travaux d'endiguement ont motivé la formation de 857 de ces associations ; les travaux de curage, d'assainissement et de desséchement, celle de 804 ; les travaux d'irrigation, celle de 750 ; les travaux de drainage, celle de 64.

Le produit des cotisations perçues dans l'année, exactement dans la forme des contributions directes, s'est élevé à la somme de 4,271,925 fr.

L'origine des associations syndicales est fort ancienne et plusieurs remontent au moyen âge. L'administration des wateringues du Nord date de l'année 1169. C'est par ses soins qu'une partie fort étendue de l'arrondissement de Dunkerque a été

assainie, mise à l'abri des inondations de la mer et de l'envahissement des eaux fluviales, sillonnée enfin de canaux qui servent à la fois au desséchement et à l'endiguement.

En Provence et dans le Comtat les propriétaires se sont réunis depuis longtemps pour endiguer les rives du Rhône et de la Durance et creuser des canaux d'arrosage dont les bienfaits ont tant de prix sous le ciel de la Méditerranée. Ces sociétés ont gardé leur nom antique d'œuvres d'Arles, de la Craponne, etc. Elles remontent au XIIe siècle pour les travaux d'endiguement, au XVe pour le desséchement et au XVIe pour l'arrosage.

Les communautés du Roussillon, constituées aussi pour l'arrosement des terres, sont plus anciennes encore : elles datent des Arabes et même des Visigoths. Pour celles du Poitou, de l'Aunis, de la Saintonge, qui ont eu pour objet le desséchement de marécages, la plupart ont été organisées en vertu d'édits de Henri IV de l'année 1599 et de l'année 1607.

La loi reconnaît comme causes suffisantes de la création des associations syndicales : les travaux de défense contre la mer, les fleuves, les torrents et les rivières navigables ou non navigables; les travaux de curage, d'approfondissement, de redressement et de régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et des canaux de desséchement et d'irrigation ; les ouvrages nécessaires à l'exploitation des marais salants ; les travaux d'assainissement des terres humides et insalubres ; les travaux d'irrigation et de colmatage; les travaux de drainage ; l'ouverture et l'entretien des chemins d'exploitation et tous les travaux d'amélioration agricole qui ont un caractère d'intérêt collectif.

Autorisées par arrêté préfectoral ou libres, elles deviennent des êtres moraux qui, par leurs syndics, peuvent ester en justice, acquérir, vendre, transiger, emprunter et hypothéquer les biens qui leur appartiennent en propre. Leurs taxes et cotisations sont recouvrées sur des rôles dressés par le syndicat chargé de l'administration et rendues exécutoires par le préfet. Le recouvrement en est fait comme en matière de contributions directes et il est procédé à l'apurement des comptes de l'association selon les règles établies pour les comptes des receveurs municipaux.

Les départements où, en 1862, il n'existait pas d'associations syndicales sont ceux des Hautes-Alpes, des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Ardennes, de l'Ariége, du Cantal, de la

Corrèze, des Côtes-du-Nord, de la Creuse, de la Drôme, de l'Eure-et-Loir, du Finistère, du Gers, de la Lozère, de la Mayenne, du Morbihan, de la Moselle, de l'Orne, du Puy-de-Dôme, des Hautes-Pyrénées, des Pyrénées-Orientales, du Rhône, de la Seine, de la Seine-et-Marne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne[1].

[1] Le nombre des cours d'eau de la France indiqués dans le tableau annexé à l'exposé des motifs de la loi, tableau où il n'y a aucun chiffre pour les quinze départements cités ci-dessus, est de 28,937 et leur longueur de 191,144 kilomètres.

CHAPITRE XII.

LE DOMAINE DANS LES COLONIES.

Un dernier chapitre achèvera la première partie de ce livre. Nous le ferons très-court parce qu'il est matériellement impossible de reprendre une à une, sur le terrain de l'Algérie et des colonies, les divisions du domaine que nous avons successivement étudiées lorsque nous cherchions à nous rendre un compte exact de ce que sont en France les éléments divers de la fortune publique. C'est néanmoins dans le même ordre qu'il est le plus convenable d'aborder encore les matières qui se présentent à nous.

La France a été pendant longtemps la puissance du monde qui pouvait le mieux augurer de son avenir colonial. Il suffit de rappeler qu'à l'est elle posséda l'Inde et à l'ouest les vastes territoires où la république américaine a fondé tant d'États nouveaux, du Mississipi aux Montagnes Rocheuses et même jusqu'à l'Océan Pacifique, avec le Canada tout entier. Nous ne sommes pas de ceux qui n'ont aucun regret pour cette grandeur qui nous coûta tant d'efforts autrefois et il ne nous paraît pas sans intérêt, comme à tant d'autres, qu'après avoir presque tout perdu, la France ait trouvé en Afrique le champ si neuf encore, mais si vaste et peut-être si fécond, de la colonisation algérienne.

Il est vrai que l'économie politique démontre que les colonies ne servent de rien aux nations et que le commerce colonial, tel qu'on l'entendait autrefois, serait à présent plus nuisible qu'utile, outre qu'il est tout taché d'injustice ; mais il y a encore et il y aura pour bien longtemps, sur cette terre, d'autres intérêts

à considérer que ceux dont l'économie politique peut se réserver l'examen ; et pour ce qui est du sujet principal de toute notre étude, dans ce chapitre et dans ceux qui le précèdent, il n'est pas de partie de la terre de France où se voie mieux que dans l'Algérie et nos colonies comment s'est formé autrefois le domaine national, comment il a dû ensuite se diviser en plusieurs domaines et comment diffèrent principalement l'un de l'autre le domaine public et le domaine de l'État, ce domaine si rétréci sur notre sol devant les besoins de la propriété publique et si étendu encore dans l'Algérie.

Le domaine colonial de la France se compose aujourd'hui des possessions dont voici les noms :

En Afrique, au nord, l'Algérie ; à l'ouest, le Sénégal et Gorée, les établissements de la Côte d'Or et du Gabon (Grand-Bassam, Assimé, Dabou, Gabon) ; au sud-est, en mer, la Réunion (Bourbon), Mayotte et Nossi-Bé, Sainte-Marie de Madagascar, des droits indéterminés sur Madagascar et d'autres sur Saint-Paul et Amsterdam ; au nord-ouest, le territoire inoccupé d'Adoulis avec une lisière du littoral et la rade d'Obokh.

En Asie : les établissements de l'Inde (Pondichéry, Karikal, Chandernagor, Mahé, Yanaon) et diverses loges ou factoreries éparses, celles de Mazulipatam, de Cassimbazar, Jougdia, Dacca, Balassore, Patna au Bengale, de Calicut dans le Malabar, et de Surate dans le Goudjarate ; une partie de la Cochinchine et l'île Poulo-Condor, et de plus le droit d'établir des factoreries à Mascate dans l'Oman et à Moka dans l'Yémen.

En Océanie : la Nouvelle-Calédonie, l'archipel de Taïti (simple protectorat), les îles Marquises.

En Amérique : la Guadeloupe et ses dépendances (Marie-Galante, la Désirade, les Saintes, une partie de l'île Saint-Martin), la Martinique, la Guyane française, les îles Saint-Pierre et Miquelon, et des droits de pêche sur une partie du littoral de Terre-Neuve.

De 50 à 60 millions d'hectares en tout, y compris l'Algérie pour 40 et la Guyane pour 12, avec une population de près de 4 millions d'âmes.

Les colonies, sans parler de l'Algérie, rapportent une dizaine de millions à l'État, nous verrons plus tard de quelle manière. Quant à l'Algérie, elle est certainement loin de nous indemniser des dépenses qui ont été faites pour la conquérir, mais vérita-

blement le temps n'est plus où l'on pouvait discuter des questions de ce genre et hésiter sur l'utilité qu'il y aurait à la conserver ou à l'abandonner. Comme c'est de beaucoup, la plus vaste de nos colonies, et que c'est sur le sol algérien que se retrouvent le mieux marquées les divisions de la fortune publique que nous avons vu se produire en France, comme aussi c'est là que le domaine de l'État est le plus vaste, et il n'a même d'étendue réelle que sur son sol, nous ne consacrerons guère qu'à l'Algérie les pages complémentaires de ce premier volume.

L'acte législatif qui, pour la première fois, a constitué la propriété en Algérie, figure plus haut dans une note de la page 25. Il sépare nettement le domaine public du domaine de l'État et du domaine départemental ou communal. Les éléments indispensables du domaine public étant les rivages, les ports, les cours d'eau, les routes d'un pays, avec ses fortifications bâties une fois pour toutes, ce domaine est inaliénable et n'est que dans des cas très-rares susceptible d'un revenu. Les conditions se remplissent en Algérie comme en France [1]. Nous n'avons pas à revenir sur les principes, et la plus brève analyse possible des faits nous occupe assez.

Commençons par le littoral et les ports, ceux de la marine de guerre et de commerce au moins, sinon les ports de petite pêche.

Un travail du regrettable Lieussou, officier de vaisseau, publié, en 1849, dans les *Annales hydrographiques* et réimprimé l'année suivante aux frais du département de la guerre, présente une collection d'études sur 17 ports. Moyennant une dépense immédiate de 45 millions et une autre dépense de 120 millions à faire ensuite, en quarante ou cinquante ans, l'auteur prouvait qu'il était plus aisé qu'on ne l'aurait cru de rendre la côte de l'Algérie aussi commode à aborder et à tenir, aussi bonne à défendre que les rivages de la France. L'intérêt de notre armée, dont le ravitaillement n'est pas assuré en temps de guerre, de notre colonie dont la frontière maritime n'est pas protégée, de notre marine de guerre qui n'y trouve qu'un trop faible appui, et s'y fatigue en efforts

[1] La pêche du corail qui se fait sur les côtes d'Algérie est taxée quand le corail est pêché par des bateaux étrangers; mais on ne peut assimiler complétement le domaine public de nos colonies, ni même celui de l'Algérie avec le domaine public du territoire de France, et, la taxe appliquée à des étrangers n'est pas non plus en contradiction avec la notion du domaine public national.

onéreux, de notre marine de commerce qui n'y opère sa navigation et ses débarquements qu'à travers des difficultés dont se ressent le prix du fret et des assurances jusqu'à coûter annuellement 3 et 4 millions de plus que pour tout autre destination d'un même éloignement, et cela au détriment de l'État qui est, pour ainsi dire, l'unique consommateur à approvisionner, tout lui paraît réclamer la prompte exécution du premier au moins des deux plans dont il a réuni et discuté les éléments. Son programme donnerait onze établissements à la marine militaire : Alger, port de refuge, d'agression, de ravitaillement et de réparation, asile inviolable pour un convoi ; Bougie et Mers-el-Kébir, ports de refuge, d'agression et de ravitaillement, à l'abri d'une attaque de vive force ; le Fort Génois, point d'appui et poste d'observation sur la frontière de Tunis ; Arzew, Bone, Stora, Collo, Ténès, lieux de refuge ou mouillages d'occasion pour un convoi et son escorte. A la marine marchande il offre 8 ports de grande navigation : Alger et Oran, bassins fermés et quais accostables pour les plus grands navires ; Bone, Stora, Bougie, Arzew, Ténès, mouillages parfaitement sûrs et quais accostables ; Collo, bon mouillage et quai accosté ; 2 ports de relâche : le Fort Génois, rade foraine praticable en toute saison ; Mers-el-Kébir, rade sûre ; 7 ports de cabotage et de pêche : Cherchell, avant-port et darse marchande ; La Calle, mouillage d'été, quai abrité, plage de halage ; Nemours, Philippeville, Mostaganem, Djidjelli et Dellys, mouillages médiocres et même dangereux dans la saison d'hiver.

On a, dans ces derniers temps, consacré plus particulièrement des fonds aux travaux des ports d'Alger et de Philippeville. L'éclairage de la côte entière peut, dès à présent, passer pour suffisant.

Les nécessités de la conquête et d'une défensive que les rébellions récentes ne peuvent que rendre plus vigilante ont sans cesse, depuis trente-cinq ans, fait augmenter le nombre des ouvrages de fortification dans l'Algérie. On y dépense de 12 à 1,300 mille francs chaque année. Voici comment se répartissent les places fortes de la colonie :

Direction d'Alger : Alger, Blidah, Dellys, Tizi-Ousou, Fort-Napoléon, Dra-el-Mizan, Aumale, Medeah, Boghar, Laghouat, Milianah, Teniet-el-Haad, Cherchell, Orléansville, Tenez ; — *Direction de Constantine :* Constantine, Philippeville,

Djidjelli, Tébassa, Bone, La Calle, Guelma, Souk-Harras, Batna, Biskra, Sétif, Bougie; — *Direction d'Oran :* Oran, Arzew, Mostaganem, Ammi-Moussa, Sidi-bel-Abbès, Daïa, Mascara, Tiaret, Saïda, Tlemcen, Sebdou, Nemours, Lalla-Maghrnia. Un décret, du 22 juin 1857, a appliqué à ces places les lois et décrets qui règlent les servitudes militaires sur le sol de la France.

Il y a peu de chose à dire des cours d'eau, car aucun de ceux que possède l'Algérie n'est navigable.

Il ne peut être question d'eux dans un ouvrage de finances que pour les ponts qui les traversent dans la direction des routes. Ces routes sont classées comme en France depuis 1847. On proposait alors encore de créer autant de routes de premier ordre, ou de routes impériales, qu'on pouvait élever vers la frontière méridionale, en passant par des villes, des perpendiculaires partant de l'un des ports de la côte. Nous n'avons pas de documents officiels pour nous renseigner sur la situation exacte des routes et chemins de l'Algérie actuelle. En remontant à l'année 1852, mais depuis lors les travaux ont été bien plus actifs que par le passé, on voit que tels étaient le nombre et la longueur de ces routes. Dans la province d'Alger, on comptait six routes impériales : N° 1. D'Alger à Medeah, 88,000 kilomètres, ayant coûté 3,038,000 francs; — N° 2. D'Alger à Milianah, embranchée sur la précédente à Blidah, 61,845 mètres, 169,377 francs; — N° 3. D'Alger à Dellys, embranchée sur la route d'Alger à Constantine et ouverte sur une étendue de 83,700 mètres; — N° 4. D'Alger à Rovigo, 28,500 mètres, 850,708 francs; — N° 5. De Tenez à Orléansville, 53,000 mètres, 640,400 francs; — N° 6. De Milianah à Orléansville, 90,000 mètres.

Les routes stratégiques étaient celles : d'Alger à Aumale, par la route de Rovigo, 111,000 mètres; d'Aumale à Bou Saâda, 28,000 mètres; d'Alger à Milianah par l'Ouedjer, 28,000 mètres; de Cherchell à Milianah, 66,000 mètres; de Milianah à Teniet-el-Haad, 72,000 mètres; d'Orléansville à Tiaret, route muletière, 28,000 mètres.

On comptait, en outre, pour les cinq routes provinciales ou départementales : d'Alger à Koléah, 31,469 mètres; d'Alger à Cherchell, 15,730 mètres; de Blidah à la mer, 26,027 mètres; du Boudouaou à Blidah, 18,022 mètres, et de Cherchell à Tenez, 3,600 mètres.

Dans la province d'Oran, les routes impériales étaient au nombre de huit : la route d'Oran à Mers-el-Kebir, longue de 7,000 mètres, ayant coûté 418,000 francs; celle d'Oran à Tlemcen, 147,500 mètres, 515,700 francs; d'Oran à Mascara, 100,500 mètres, 501,202 francs; d'Oran à Daïa, 144,500 mètres, 98,900 francs; d'Oran à Mostaganem, 77,000 mètres, 106,522 francs; de Mostaganem à Orléansville, 140,000 mètres, 38,990 francs; de Mostaganem à Tenez, 69,000 mètres, 478,720 francs, et celle d'Arzew au Sig, 39,500 mètres, 36,663 francs.

On comptait huit routes stratégiques, celles : de Mascara à Tiaret, 110,000 mètres, 42,060 francs; de Mascara à Saïda, 60,000 mètres, 23,794 francs; de Tlemcen à Mascara, 8,000 mètres, 3,550 francs; de Tlemcen à Nemours; de Tlemcen à Sebdou, 60,404 francs; de Tlemcen à Maghrnia, 44,100 mètres, 57,770 francs; de Tlemcen à Daïa, 61,000 mètres, 4,000 francs, et celle de Nemours à Maghrnia, 44,000 mètres, 24,610 francs.

Les quatre routes provinciales étaient celles : d'Oran à la plaine du Sig, 13,000 mètres, 33,000 francs; d'Oran à Nemours, 24,000 mètres, 5,000 francs; de Mostaganem à l'Habra, 23,000 mètres, 27,357 francs, et de Nemours au Kiss, 8,000 mètres, 4,000 francs.

Dans la province de Constantine, il y avait six routes impériales classées, celles : de Stora à Constantine, 100,000 mètres, 1,915,238 francs; de Constantine à Sétif, 130,000 mètres; de Constantine à Guelma, 8,300 mètres; de Bone à Tebessa, 60,000 mètres; de Sétif à Alger, 68,000 mètres, et de Bougie à Sétif, 5,000 mètres exécutés.

La province n'avait pas de routes stratégiques. Pour les routes provinciales, il y avait celles de Bone à Constantine; de Philippeville à Collo, 12,000 mètres; de Constantine à Biskra; de Bone à Philippeville, et de Bone à l'Edough.

La récapitulation des chiffres, par provinces ou départements, établissait ainsi la longueur des routes construites et les prix de construction, considérablement plus faibles qu'en France et quelquefois presque nuls par l'emploi des bras de nos troupes :

Alger. — Routes impériales, 470,045 mèt., 6,037,587 fr. 04 c.; routes stratégiques, 364,000 mèt., 839,800 fr.; routes provinciales, 94,848 mèt., 1,178,514 fr. 43 c.; chemins vicinaux, 150,148 mèt., 923,119 fr. 20 c. Soit 1,079,041 mèt., et 8,979,020 fr. 67 c.

Oran. — Routes impériales, 771,000 mèt., 2,300,945 fr. 75 c.; routes stratégiques, 427,950 mèt., 184,025 fr. 07 c.; routes provinciales, 68,000 mèt., 69,357 fr.; chemins vicinaux, 463,000 mèt., 400,994 fr. 36 c. Soit 1,729,950 mèt. et 2,955,322 fr. 16 c.

Constantine. — Routes impériales, 371,300 mèt., 2,704,479 fr. 14 c.; routes stratégiques (néant); routes provinciales, 277,850 mèt., 608,245 fr.; chemins vicinaux, 221,100 mèt., 681,266 fr. 86 c. Soit 870,250 mèt. et 3,993,991 fr.

Depuis dix ans, d'autres routes ont été classées : ainsi la route impériale d'Alger à Constantine. Des ouvrages d'art assez nombreux ont dû être exécutés dans un pays où la fréquence des montagnes et la profondeur des ravins qui servent de lits aux cours d'eau rendent extrêmement difficile l'établissement des chemins de toute nature. Nous pouvons citer le pont gigantesque de Constantine qui a été récemment bâti sur le Rummel. En trois ans, de 1861 à 1863, il n'a pas été dépensé, rien que sur ce qu'on appelait le territoire civil, moins de 26 millions et demi pour les travaux des ponts-et-chaussées, y compris, il est vrai, ceux des ports et les desséchements et irrigations, car, à défaut d'eau courante, l'État, premier tuteur du domaine public, et tuteur même de la fortune, de la propriété particulière, dote la terre d'Algérie de l'eau des puits artésiens. Une autre particularité du pays, c'est que l'État encore entretient sur les routes, comme une dépendance naturelle de la voirie, des caravansérails, sortes d'auberges élémentaires où le voyageur trouve au moins un abri.

Les chemins de fer, plus rapidement que les routes, initieront les populations algériennes à la science et au plaisir de la vie civilisée.

Le développement que doivent prendre les chemins de fer d'Algérie est indiqué par le décret du 8 août 1857, portant qu'il sera créé, dans les trois provinces, un réseau composé : 1° d'une ligne parallèle à la mer, suivant, à l'est, la direction d'Alger à Constantine en passant par ou près Aumale et Sétif, et, à l'ouest, celle d'Alger à Oran, en passant par ou près Blidah, Amourah, Orléansville, Saint-Denis du Sig et Sainte-Barbe; 2° de lignes partant des principaux ports et perpendiculaires sur la ligne précédente ou y aboutissant, savoir à l'est une ligne dirigée de Philippeville ou Stora sur Constantine, une de Bougie sur Sétif, une de Bone sur Constantine en passant par

Guelma; et à l'ouest, une de Tenès sur Orléansville, une d'Arzew et de Mostaganem sur Relizane, une d'Oran à Tlemcen en passant par Sidi-bel-Abbès.

La loi du 6 mai 1863 a approuvé les articles fondamentaux de la convention passée pour l'établissement du réseau entre le ministre de la guerre et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Une première concession particulière avait eu pour objet une ligne partant d'Alger pour aboutir à Blidah. En 1860, on a voulu prolonger cette ligne, du côté d'Oran, en y joignant l'exécution de la partie qui s'étend de Blidah à Saint-Denis du Sig. Au lieu d'allouer une subvention de 6 millions qu'il avait d'abord promise, l'État s'engageait à acquérir les terrains et à exécuter les travaux des chemins concédés, suivant le système de la loi du 11 juin 1842. Le capital garanti de la Compagnie des chemins de fer algériens était porté d'un maximum de 55 millions à un chiffre maximum de 69. Le projet de loi qui contenait ces dispositions ayant été ajourné et une loi particulière, celle du 2 juillet 1861, ayant autorisé la continuation d'un état provisoire, sans que les travaux d'exécution fussent ralentis, on a pu se rendre un compte plus exact de la situation réelle des entreprises commencées. On a vu, par exemple, que le produit de la ligne d'Alger à Blidah, ligne terminée au mois d'août 1862, n'a pas été au delà de 10 ou 12,000 francs le kilomètre, tandis qu'il avait été évalué à 35,000.

L'ancienne Compagnie ne se trouvant pas en état, devant ces résultats, de poursuivre son œuvre, l'administration, d'accord avec elle, a rétrocédé à une Compagnie considérable, celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les charges et les obligations de son contrat; mais à la concession déjà faite de la ligne d'Alger à Blidah, longue de 51 kilomètres, et de Blidah à Saint-Denis du Sig, longue de 348, il a été ajouté celle de la ligne de Saint-Denis du Sig à Oran, longue de 59 kilomètres. Ainsi se trouve complétée la grande ligne d'Alger à Oran, qui, avec celle qui va de la mer, c'est-à-dire de Philippeville à Constantine, dont la concession avait été faite en 1860, à la première Compagnie des chemins de fer algériens, forme une longueur totale de 543 kilomètres.

Les conditions de cette concession sont analogues à celles qui avaient été proposées dans le projet de 1861; mais au lieu

d'exécuter lui-même les chemins dans les conditions de la loi de 1842, l'État se borne à allouer à la compagnie nouvelle une subvention de la moitié des dépenses présumées. Le chiffre de ces dépenses ayant été fixé à 300,000 fr. le kilomètre, on a 100 millions pour l'ensemble de l'opération ; l'État s'oblige à payer 80 millions et il les doit payer en 20 remises semestrielles, à partir du 1er mai de l'année 1865, se réservant, dès cette époque, la faculté de convertir cette subvention en un nombre d'annuités égal au nombre d'années qui resteraient à courir jusqu'à l'expiration de la concession, c'est-à-dire, avec l'intérêt et l'amortissement de la subvention calculée à 4 1/2 p. 100, en annuités de 3,664,000 fr., et, de plus, demeurant maître jusqu'au 1er mai 1869, après avoir converti la subvention en annuités, de revenir à la subvention pure et simple, de façon à en rester absolument déchargé le 1er novembre 1874.

La durée de la concession a été fixée à 92 ans pour que son terme concordât avec celui de la concession des chemins français exploités par la Compagnie de Paris à la Méditerranée.

Sur les 80 millions de la subvention, il y a 16,500,000 francs attribués à la ligne de Philippeville à Constantine et 63,500,000 fr. à la ligne d'Alger à Oran.

Le gouvernement a stipulé qu'il pourrait, sur une ou plusieurs sections de ces lignes, employer des troupes dirigées par des officiers du génie. Dans ce cas, la valeur des travaux exécutés militairement serait estimée et payée par la compagnie au gouvernement général de l'Algérie.

Il a été stipulé enfin, et par là les chemins de fer algériens rentrent dans le droit commun, qu'une fois le produit net des lignes arrivé à 8 p. 100, le gouvernement pourra, de cinq ans en cinq ans, reviser les tarifs, jusqu'aux prix de ceux des chemins français de la compagnie, et participer ensuite pour une moitié à l'excédant des bénéfices.

Nous ne voulons pas rentrer dans des discussions qui nous semblent oiseuses et supputer les millions, les centaines de millions que l'Algérie nous coûte. Le calcul a été fait pour l'année 1863. La colonie algérienne procurait à la France un revenu de 18,734,000 fr. et la France y dépensait 84,126,553 fr. dont 21,050,000 fr. pour les services civils. L'excédant des dépenses dépassait donc 65 millions. La plus grande partie, la

presque totalité de ces dépenses n'a été pendant longtemps affectée qu'à l'entretien, à la défense, aux communications de notre armée. Le domaine public militaire de la France en Algérie a pu ainsi prendre une certaine valeur, mais son domaine public civil, si l'expression est permise, n'a pas assez profité de l'argent consacré à la conquête. On attend beaucoup des effets de la loi portant approbation de la convention passée en mai 1865 entre le ministre de la guerre et la société financière qui, moyennant la cession de 100,000 hectares de terres du domaine de l'État et la concession des mines découvertes par elle en dix années, s'est engagée à payer à l'État, pendant 50 ans, une rente de 100,000 francs et à mettre à sa disposition, en six années, à partir du 1er avril 1866, une somme de 100 millions employable soit à la continuation des grands travaux publics déjà entrepris sur le sol algérien, soit à l'exécution de travaux nouveaux, tels que ports, routes, chemins de fer, ponts, canaux, barrages, irrigations. L'État, il est vrai, remboursera ce capital en cinquante annuités composées de l'intérêt calculé à 5 fr. 25 p. 100 et de la somme nécessaire pour assurer ce pendant l'amortissement du capital.

Le premier des besoins à satisfaire est la construction de routes nouvelles et l'achèvement des anciennes ou bien, car il y a là encore un intérêt majeur à servir, l'emmagasinement des eaux, si rapidement perdues, qui coulent des montagnes. Les chemins de fer achèveront l'œuvre; mais quand même on n'obtiendrait pas tous les résultats heureux qu'on espère, il est impossible que l'Algérie ne soit pas enrichie par les travaux qui vont y être entrepris avec ampleur, lorsque la compagnie nouvelle et celle des chemins de fer algériens auront eu chaque année à y mettre en mouvement 30 et 40 millions. Or, en Algérie, le grand propriétaire, c'est l'État, c'est la France, et le domaine public recueillera plus directement et plus vite que les propriétés privées le bénéfice de ces entreprises.

Nous ne faisons pas de confusion entre l'Algérie et la France, nous ne comprenons même pas qu'en ce siècle ici, et quand les idées sont si différentes de ce qu'elles étaient il y a deux mille ans, qu'il y ait ou de la grandeur ou de l'habileté à restaurer en Algérie la politique des Césars, et, sous prétexte de continuer la civilisation romaine, que l'on doive déclarer que les Arabes sont des Français et appeler des Arabes aux fonctions

civiles de la patrie française comme on faisait entrer jadis des Gaulois dans le sénat de Rome; mais nous n'en sommes pas moins persuadé qu'il est impossible que la France se dessaisisse de ce magnifique champ de travaux agricoles et d'exercices militaires, et, sans nous préoccuper des mystères lointains de l'avenir, nous approuvons les mesures prises pour que notre nation y trouve les plus abondants éléments de la richesse coloniale compatible avec les progrès de l'esprit de justice et de la science économique.

Si l'espace ne nous était pas mesuré si rigoureusement par le plan même de cet ouvrage, et ce n'est pas la première fois qu'il nous faut nous plaindre ainsi d'une abondance de matières qui nous force à retrancher bien des détails descriptifs ayant été néanmoins l'objet de nos recherches, nous aurions à dire quelles sont en Algérie les autres richesses du domaine public de la France, mais, sans même nous arrêter un instant à ce que nous avons nommé le domaine public monumental, nous sortons de tout ce qui constitue le domaine public, ou la partie inaliénable du domaine général de la nation et nous touchons au domaine aliénable, et d'abord au domaine de l'État, le seul qui ait une grande valeur dans un pays si neuf. Là encore il faudrait distinguer le domaine administratif du domaine patrimonial, mais à quoi bon décrire un domaine administratif qui est toujours en voie de formation et dont la plus grande part est toute militaire. Nous compterions les hopitaux, les casernes, les pénitenciers, ou, dans l'ordre civil, les télégraphes, les écoles, qu'on ne nous en saurait pas grand gré, car tout cela est trop mobile. Prenons donc en bloc le domaine de l'État pour ne nous attacher qu'aux propriétés territoriales de ce domaine qui, sur le sol de la France, sont si peu nombreuses et doivent l'être en effet, mais qui en Algérie nous donnent la peinture de ce qu'était le domaine royal aux temps où la monarchie conquérait des territoires au nom de la nation et les gardait sous son administration sans les livrer à la circulation des biens privés.

On relève dans les états de situatiou du domaine de l'État en Algérie, arrêtés à la date du 1er janvier 1864, 8,611 immeubles non affectés à des services publics et administrés par le service des domaines, d'une contenance de 858,247 hectares 21 ares 57 et d'une valeur de 24,551,215 fr. 48 c.; 153 bois et forêts d'une

contenance de 490,282 hectares 31 ares 66 et d'une valeur de 10,250,467 fr. 90 c.; 4,793 immeubles affectés à des services publics, d'une contenance de 38,244 hectares 80 ares 79 et d'une valeur de 61,251,546 fr. 76 c. et 41 immeubles séquestrés qui n'ont été ni affectés à des services publics, ni réunis au domaine de l'État, d'une contenance de 68 hectares 61 ares 80 et d'une valeur de 50,622 francs. Soit au total 13,598 propriétés d'une contenance de 1,386,842 hectares 95 ares 84 et d'une valeur de 96,103,852 fr. 14 c.

Les terres de l'État, louées à des indigènes, s'appellent des azels. Mais, malgré notre désir d'abréger, il est nécessaire de donner quelques renseignements historiques sur la manière dont l'État est devenu maître des terres et des forêts qui lui appartiennent en ce moment et qui forment le fonds productif de sa richesse patrimoniale et aliénable en Algérie.

Lorsque fut vaincu le dey d'Alger, les Turcs disparurent, ne laissant derrière eux ni agents, ni registres, ni plans, ni archives, enfin aucun document authentique qui permît de reconnaître à des signes certains le domaine arabe ou turc de l'État. Ce domaine portait le nom de Beylick. Ayant à s'en emparer au nom de la France, les diverses administrations militaires qui se succédèrent en Algérie firent de minutieuses recherches pour n'en négliger aucune partie, mais, faute de renseignements exacts, leurs agents purent souvent confondre des territoires qu'aucun caractère bien tranché ne distinguait.

En dehors de Beylick, il faut savoir que la propriété du sol arabe se divise traditionnellement de cette manière :

Les territoires connus sous la dénomination de *Blad-el-Maghzen*, sont occupés par des tribus qui ont reçu des Turcs conquérants la pleine jouissance du sol, sous la condition de fournir un service militaire ou certaines corvées. La jouissance tombait en deshérence et la terre faisait retour au Beylick si l'obligation n'était pas remplie. Quoique jamais, sous l'ancien gouvernement, une tribu n'ait manqué à ses devoirs de Maghzen, on pensa, depuis la conquête, que ces terres devaient appartenir au domaine français, puisqu'elles n'étaient plus chargées d'aucun service de guerre.

Les territoires nommés *Blad-el-Arch* dans les provinces d'Alger et *Sabéga* dans la province d'Oran, n'étaient occupés que par des tribus qui ne semblaient avoir sur le sol que des droits de

jouissance et l'administration crut, conformément à des textes peut-être mal interprétés et en tout cas d'une autorité tombée en désuétude, qu'il appartenait à l'État, maître idéal de cette partie si considérable de la terre algérienne, d'entrer en transaction avec les tribus pour en détacher nettement des portions à son profit et en son nom, de façon à les concéder ensuite ou à les vendre à des colons d'Europe.

Pour les terres dites *Melk*, ce sont celles sur lesquelles les indigènes exercent, depuis un temps qui passe la mémoire, des droits réels de propriété, terres qu'ils peuvent vendre, donner, transmettre par héritage; mais les propriétaires n'étaient pas tous nantis de titres explicites et il y eut de nombreuses difficultés à vaincre pour déterminer avec quelque exactitude quelle limite devait séparer les territoires Melk des territoires Arch et du Beylick, accru du Maghzen. C'est alors qu'intervint la loi de 1851. Mais cette loi n'a pu faire lever tous les doutes et lorsqu'on en fut arrivé, pour aboutir à des résultats, à pratiquer l'opération du cantonnement des tribus sur la partie des terres Arch que le domaine leur abandonnait, on s'aperçut que les Arabes tenaient plus qu'on ne l'avait supposé à la propriété, même purement imaginaire, ou plutôt à un certain droit indéfini de jouissance des terres de leur pays, et de là sans doute naquirent des mécontentements et des colères dont on ne soupçonnait pas l'énergie dans le voisinage des villes du littoral, mais que le fanatisme religieux pouvait transformer en passions.

Dans les six années qui ont précédé la mise en délibération du sénatus-consulte de 1863, destiné à créer une fois pour toutes la propriété arabe, l'administration, représentée par des commissions spéciales, avait cantonné 16 tribus sur les 1,200 tribus de 10,000 douars qui vivent en Algérie. Il est vrai qu'elles présentaient une population de 56,489 âmes sur les 3 millions de tout le territoire. Elles occupaient 343,387 hectares d'une propriété incertaine. On leur en avait laissé 282,024 hectares comme propriété définitive et l'État en avait pris 61,633. Il ne paraît pas que les tribus cantonnées se soient plaintes de l'opération et au contraire quelques unes en ont paru satisfaites, mais c'est dans le reste du pays que l'instabilité de l'avenir et des exagérations calculées ont semé les tempêtes qui ont éclaté depuis. Et de leur côté, les colons européens, demeurant toujours dans une certaine incertitude sur l'étendue des terres qu'ils pourraient avoir à cul-

tiver, quelquefois même sur la valeur du titre qui leur avait été remis, ne cessaient de réclamer un état des choses mieux fixé.

Au moment où le sénatus-consulte fut rendu, le domaine exploitable de l'État en Algérie, domaine formé du Beylick et des confiscations faites sur les propriétés des anciennes corporations religieuses ou des sequestres mis sur celles des chefs et des tribus hostiles, était estimé d'une contenance de 2,690,000 hectares, dont 890,000 hectares en terres propres à la culture et le reste en forêts.

Il avait été de plus distribué depuis la conquête environ 420,000 hectares de terres à des colons d'Europe qui n'en avaient guère mis en culture régulière que le septième.

Le sénatus-consulte, voté le 22 avril 1863, est ainsi conçu :

« Art. 1. Les tribus de l'Algérie sont déclarées propriétaires des territoires dont elles ont la jouissance permanente et traditionnelle, à quelque titre que ce soit. Tous actes, partages ou distractions de territoires intervenus entre l'État et les indigènes, relativement à la propriété du sol, sont et demeurent confirmés.

Art. 2. Il sera procédé administrativement et dans le plus bref délai : 1° à la délimitation des territoires des tribus ; 2° à leur répartition entre les différents douars de chaque tribu du Tell et des autres pays de culture, avec réserve des terres qui devront conserver le caractère de biens communaux ; 3° à l'établissement de la propriété individuelle entre les membres de ces douars, partout où cette mesure sera reconnue possible et opportune. Des décrets impériaux fixeront l'ordre et les délais dans lesquels cette propriété individuelle devra être constituée dans chaque douar.

Art. 3. Un règlement d'administration publique déterminera : 1° les formes de la délimitation des territoires des tribus ; 2° les formes et les conditions de leur répartition entre les douars et de l'aliénation des biens appartenant aux douars ; 3° les formes et les conditions sous lesquelles la propriété individuelle sera établie et le mode de délivrance des titres.

Art. 4. Les rentes, redevances et prestations dues à l'État par les détenteurs des territoires des tribus continueront à être perçues comme par le passé, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par les décrets impériaux rendus en la forme des règlements d'administration publique.

Art. 5. Sont réservés les droits de l'État à la propriété des

biens du Beylick et ceux des propriétaires des biens Melk. Sont également réservés le domaine public, tel qu'il est défini par l'art. 2 de la loi du 16 juin 1851, ainsi que le domaine de l'État, notamment en ce qui concerne les bois et les forêts, conformément à l'art. 4 de la même loi.

Art. 6. Le second et le troisième paragraphe de l'art. 14 de la loi du 16 juin 1851 sur la constitution de la propriété en Algérie sont abrogés; néanmoins la propriété individuelle qui sera établie au profit des membres des douars ne pourra être aliénée que du jour où elle aura été régulièrement constituée par la délivrance des titres.

Art. 7. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la loi du 16 juin 1851, notamment à celles qui concernent l'expropriation pour cause d'utilité publique et le sequestre. »

L'État en somme ne se dessaisit pas de son domaine ; sauf réclamations bien fondées, il garde les biens du Beylick à peu près tels que la conquête et des recherches successives les lui ont livrés ; il abandonne seulement celles des terres Maghzen ou Arch qu'il semble juste de laisser aux indigènes, c'est-à-dire presque toutes ; mais il n'y a pas de rétrocession pour les 420,000 hectares concédés à la colonisation, espaces dont la plus grande partie reste encore à cultiver et auxquels peuvent se joindre les 900,000 hectares cultivables dont l'État garde la propriété. Si enfin les besoins de la civilisation réclament l'emploi d'une portion quelconque du territoire algérien, la faculté d'expropriation pour cause d'utilité publique permet d'y subvenir[1].

Le décret du 25 juillet 1860 substitue le système de la vente des terres, comme en Amérique, au système des concessions. La faculté de concéder n'est plus conservée que pour la formation des villages et pour les lots inférieurs à 30 hectares qu'on pourrait accorder à d'anciens militaires. Elle subsiste toutefois, mais à condition que des décrets rendus en conseil d'État in-

[1] Dans la discussion du Sénat, M. Michel Chevalier a exprimé le regret qu'en distribuant des terres supposées jusqu'ici domaniales, au moins en partie, on n'ait pas voulu tenir compte de l'exemple des États-Unis qui, toutes les fois qu'ils établissent une commune sur un territoire, y réservent d'abord la part des écoles, puis celle des voies publiques ordinaires, puis celle des canaux et celle des chemins de fer.

— Nous n'avons pas cru devoir modifier ce chapitre pour y parler de la lettre de l'Empereur sur l'Algérie, qui paraît au moment où il s'imprime.

terviennent, lorsqu'il s'agira de grands travaux d'un intérêt général. C'est ce qui a lieu pour l'exécution du contrat fait avec la société financière qui vient de s'engager à fournir à l'État un capital de cent millions.

Image fidèle de notre passé, nous voyons en Algérie les communes et des établissements de bienfaisance dotés ainsi de terres qui leur font un patrimoine et qu'ils peuvent aliéner dès à présent pour se procurer des ressources en argent.

Aux termes du décret du 25 juillet 1860, les terres affectées à la colonisation sont, en général, aliénables par ventes à prix fixe ou par ventes aux enchères publiques.

Les ventes à prix fixe sont affranchies de toute charge relative à la mise en valeur du sol. Le prix de chaque lot à vendre est fixé par le gouverneur général sur l'avis d'une commission composée du préfet, et du général commandant la division, suivant le territoire, du chef de service des domaines, d'un membre du conseil général de la province désigné par le gouverneur général et de deux autres personnes également nommées par lui.

Le prix est payable par tiers, dont un tiers comptant et les deux autres d'année en année. Au moment du paiement du premier tiers, le receveur des domaines mentionne la vente sur le tableau indicatif et sur le plan de lotissement dressé *ad hoc*, fait signer à l'acquéreur le contrat de vente et le fait mettre immédiatement en possession. Il est dressé, contradictoirement et sans frais, procès-verbal de cette première opération. Le contrat de vente est enregistré et transcrit aux frais de l'acquéreur, qui en reçoit une expédition dans le délai d'un mois, à partir du jour de la vente.

Il a été fait, en 1863, 193 ventes à prix fixe, comprenant 5,079 hectares 22 ares de terrains. On a vendu aux enchères publiques 280 lots d'une superficie totale de 2,410 hectares 22 ares, au prix de 1,007,241 fr. En 1862 il avait été vendu aux enchères 115 lots de 128 hectares 65 ares, pour 174,158 fr. De gré à gré, en 1863, il y a eu 14,047 hectares 85 ares de terres domaniales vendus en 1,177 lots au prix de 3,882,513 fr. 63. c.

Huit ou neuf cent mille hectares de terres cultivables, telle est donc la part que l'État a prise pour lui, et c'est sur cette part qu'il donnera 100,000 hectares « la compagnie financière. » Elle ne recevra aucun des lots affermés aux indigènes sous le nom d'Azels ni aucune portion des forêts qui, sur une étendue

de 1,500, peut-être de 1,800,000 et même de 2 millions d'hectares, composent avec les terres cultivables le domaine de l'État.

L'administration du domaine forestier de l'État, en Algérie. est confiée à trois conservations administrées par de simples inspecteurs. Le personnel comprend de 250 à 300 agents français et indigènes, chiffre qui paraît trop faible pour assurer le service. Dans la conservation d'Alger, la contenance des forêts reconnues était, en 1863, de 250,864 hectares, dont 75,245 pour les forêts soumises au régime forestier par arrêtés ministériels; 24,800 pour les forêts domaniales non encore soumises au régime forestier et 150,819 pour celles dont la propriété n'est pas entièrement incontestable à l'Etat, quoiqu'elles soient présumées domaniales.

Dans la conservation d'Oran, la contenance des forêts était d'environ 350,000 hectares. Les études du service avaient porté sur 163,217 hectares 33 ares, dont 44,022 hectares 16 ares, formant 9 forêts, sont soumis au régime forestier.

Dans la conservation de Constantine, les boisements comprenaient 1,047,530 hectares dont 176,753 en territoire civil et 870,777 en territoire militaire.

Les massifs principaux se divisaient ainsi : 30,072 hectares formant 10 lots de chênes-liége, concédés à titre définitif pour 90 ans; — 75,324 formant 22 lots, concédés à titre provisoire; — 141,563 formant 51 lots proposés en concession; — 42,200 en futaies de chênes-liége disséminés sur divers points et qui ne peuvent encore, à cause de leur distance de la mer, faire l'objet d'une concession utile; — 28,500 hectares peuplés de chênes zéens, dont 6,500 hectares concédés pour 18 ans, 16,700 en projet de concession et le reste réservé pour les besoins locaux; — 32,000 hectares peuplés de cèdres, dont 3,000 concédés pour 20 ans, avec une possibilité annuelle de 7,000 mètres cubes; — 18,500 hectares peuplés de pins d'Alep, dont 12,000 en projet de concession pour la production du goudron; — 11,500 hectares peuplés d'oliviers par massifs de 50 à 180 hectares. On a déjà concédé 363 hectares à diverses personnes, pour 30 ans au moins, 75 ans au plus, et il y a 9,646 hectares formant 57 lots demandés en concession; — 25,000 hectares environ, peuplés de tamarins. Ce sont les boisements les plus reculés dans le sud; — et enfin 162,500 hectares peuplés en futaies variables de chêne zéen, chêne vert, chêne-liége, frêne, orme, peuplier

blanc de Hollande, lentisque, phylliréa, caroubier, laurier, micocoulier, érable, châtaignier, azerolier, aune, pistachier, buis, etc. En tout 569,159 hectares détaillés.

Le surplus se groupe en broussailles de 1,000, 4,000, 10,000, même 15,000 hectares, au nombre de 186 parcelles disséminées sur le territoire de la province et mêlées des essences les plus diverses.

En somme, les concessions faites antérieurement au 1er janvier 1863 comprenaient 119,487 hectares 95 ares 06 de chênes-liége concédés pour 90 ans, moyennant une redevance de 50,304,105 fr. 35 à payer au Trésor par portions progressives de la onzième à la quatre-vingt-dixième année, et à charge de consacrer 4,779,518 fr. 11 aux reboisements et à l'entretien des peuplements. En 1863, une concession de 90 ans a été faite dans la forêt de Bou-Merdès; elle s'étend à 470 hectares et rapportera 152,750 fr. au Trésor. Dans la même année, cinq autres concessions, toutes de chênes-liége (premier lot d'Edough, Bou-Roins. Mouzaïa, deuxième lot de Beni-Salah et 6e lot des Beni-Foughal, Beni-Amram), embrassant ensemble une étendue de 17,962 hectares 41 ares, ont été portées de la durée de 40 à celle de 90 ans. Le Trésor recevra des concessionnaires 4,508,073 fr. 65. Deux concessions provisoires (Estaya et Tefeschoun), sur une étendue de 476 hectares 38 ares, 87 ont été fixées à la durée de 90 ans comme les précédentes, moyennant 126,343 fr. 01 de redevances. Enfin quatre concessions ont été accordées à titre provisoire, mais pour être portées à la durée de 90 ans. Ce sont des lots de chênes-liége (Oued-Soudan et Las Haas, près Fendeck, Oued-el-Kebir, près Djidjelly et Beni-Aïcha). Leur superficie est de 13,476 hectares 69 ares 36. Les redevances à payer montent à 3,301,789 fr. 93.

En outre, il avait été concédé pour 18 ans, antérieurement à 1863, 17,955 hectares de chênes zéens et de chênes verts (forêts de Beni-Foughal, d'Akfadou, de Beni-Medjaled et de Chettabah, dans la province de Constantine). En 1863, il en a été concédé encore 1,285 hectares 87 ares (troisième lot d'Edough). Il avait été aussi concédé, antérieurement, 6,336 hectares 72 ares d'oliviers. En somme, les concessions de chênes-liége, le 1er janvier 1864, affectaient une étendue de 151,873 hectares 44 ares 29. Les concessionnaires avaient déjà dépensé 3,137,154 fr. 39. Ils avaient à payer à l'État 1,666,728 fr.

58 pendant la première période productive de leur exploitation, celle qui va de la onzième à la vingtième année, et 8,501,037 fr. 70 dans la dernière, celle qui va de la 81ᵉ à la 90ᵉ. Le montant de toutes les redevances ainsi réparties était de 38,392,961 fr. 94, et une somme de 6,050,017 fr. devait être affectée aux reboisements et à l'entretien des peuplements.

Sur 1,700,000 hectares de forêts reconnues, il y en a 1,200,000 qui sont susceptibles d'être successivement exploités. On estime à 180 ou à 200,000 hectares les massifs qui pourraient être encore, dès à présent, l'objet de concessions. A l'expiration des baux, le Trésor en aurait retiré, dans les conditions actuelles, environ 88 millions de francs.

Le dernier cahier des charges a été établi le 28 mai 1861. Il porte que la concession est faite pour 90 années consécutives, à charge expresse pour le concessionnaire « d'améliorer le domaine forestier, de mettre, de tenir et rendre, quand le moment sera venu, la forêt dans le meilleur état d'entretien, d'exploitation et de rapport. » Les concessionnaires paient à l'État une redevance fixe et annuelle à tant l'hectare, et une redevance proportionnelle sur les bois d'œuvre. La redevance par hectare n'est due qu'à partir du 1ᵉʳ janvier de la dixième année du bail; elle court jusqu'à la dernière année inclusivement, d'après le tarif qui suit : au-dessous de 100 arbres à l'hectare, 0 fr. 75 de la 11ᵉ à la 20ᵉ année ; 1 fr. 25 de la 21ᵉ à la 30ᵉ ; 1 fr. 75 de la 31ᵉ à la 40ᵉ ; 2 fr. 25 de la 41ᵉ à la 50ᵉ ; 2 fr. 75 de la 51ᵉ à la 60ᵉ ; 3 fr. 25 de la 61ᵉ à la 70ᵉ ; 3 fr. 75 de la 71ᵉ à la 80ᵉ ; et 4 fr. 25 de la 81ᵉ à la 90ᵉ. De 101 à 150 arbres, la redevance est, pour les mêmes périodes, de 1 fr., 1 fr. 50, 2 fr., 2 fr. 50, 3 fr., 3 fr. 50, 4 fr. et 4 fr. 50. Elle est de 1 fr. 25, 1 fr. 75, 2 fr. 25, 2 fr. 75, 3 fr. 25, 3 fr. 75, 4 fr. 25 et 4 fr. 75 de 151 à 200 arbres ; de 1 fr. 50, 2 fr., 2 fr. 50, 3 fr., 3 fr. 50, 4 fr., 4 fr. 50 et 5 fr. de 201 à 250 arbres, de 1 fr. 75, 2 fr. 25, 2 fr. 75, 3 fr. 25, 3 fr. 75, 4 fr. 25, 4 fr. 75 et 5 fr. 25 de 251 à 300 arbres, et au-dessus de 300 arbres, elle est de 2 fr., 2 fr 50, 3 fr., 3 fr. 50, 4 fr., 4 fr. 50, 5fr. et 5 fr. 50.

La valeur totale du domaine forestier de l'État en Algérie ne peut être portée à moins de 500 millions de francs, mais il est vrai que, comme pour les forêts de France et surtout pour les forêts de Corse, une grande partie de ce domaine ne pourrait être mise en vente avec profit et que l'exploitation même en est

difficile. Les routes qui se construisent rendront le travail plus aisé et, soit qu'il aliène, soit qu'il concède seulement ou qu'il exploite ses bois, l'État y trouvera sûrement quelque jour des ressources fort importantes.

On ne se borne pas à reconnaître les massifs qui existent dans les trois provinces; le gouvernement a installé en Algérie plusieurs pépinières, celles de Médeah, d'Orléansville, de Milianah, d'Aumale dans la province d'Alger, de Mascara, de Mostaganem, de Nemours, de Tlemcen dans la province d'Oran, de Constantine, de Bone, de Philippeville, de Guelma, de Sétif, de Batna, dans la province de Constantine, pépinières qui, avec le Jardin d'acclimatation d'Alger, permettront d'accroître et de varier les richesses forestières du sol.

Les mines, les lacs salés, les eaux minérales s'ajoutent aux forêts et aux terres cultivables pour former le domaine de l'État. On ne comptait guère qu'une quinzaine de mines concédées au moment où s'est conclue la convention qui accorde à la Société financière l'exploitation de tous les gisements qu'elle découvrira en dix années. Quatre seulement de ces mines se trouvaient en exploitation. Le mode de concession est le même en Algérie qu'en France. Les cinq lacs salés adjugés en 1862, tous dans la province de Constantine, l'avaient été pour la faible somme de 4,880 fr. et devaient procurer au Trésor une redevance annuelle de 1,700 fr. Pour les eaux minérales, il n'y a à citer que celles d'Hammamê-Melouane. La concession en a été faite pour 99 ans, en 1863, à charge par le concessionnaire de construire une maison de santé dans le voisinage de ces eaux qui sont diurétiques et d'un heureux emploi contre les maladies de peau et les rhumatismes. Hammame-Melouane est situé à quelques kilomètres du village de Rovigo, dans le département d'Alger.

Un aussi vaste domaine rural que celui dont l'État est maître en Algérie, ne se trouve évidemment pas dans de bonnes conditions d'exploitation, mais ce serait demander l'impossible que de vouloir que l'État ait déjà vendu tout ce qu'il est inutile qu'il garde ou qu'il ait dépensé déjà assez d'argent pour faire produire un revenu convenable à ce qu'il a dû retenir entre ses mains. Les terres qui ont été concédées gratuitement sont loin d'avoir été exploitées toutes par les colons. C'est le temps seul qui améliorera l'état des choses. En attendant, il est du devoir

de l'administration de faire tous ses efforts pour encourager et soutenir ceux des particuliers. Qu'elle multiplie donc non-seulement les routes, mais les établissements d'enseignement, les fermes-modèles, les troupeaux d'élite, les dépôts de remonte. Elle en a déjà formé plusieurs. Son intérêt, l'intérêt de l'État demande qu'elle continue à organiser ces œuvres utiles, car il n'est pas de propriétaire, de producteur, de consommateur qui, sur cette terre de la conquête, joue un rôle semblable au sien.

Le domaine départemental et communal n'est pas lui-même assez bien constitué pour qu'on s'en occupe ici avec le même soin que du domaine départemental et communal de la France. Voici seulement des chiffres qui montrent combien les communes sont peu de chose encore en Algérie et de quelles faibles ressources patrimoniales elles disposent, car presque tout leur revenu vient de taxes et de contributions qui n'ont pas le domaine pour origine.

Les seize communes de l'arrondissement d'Alger (Alger, Alma, Arba, Aumale, Birkadem, Chéragas, Dellys, Dely-Ibrahim, Douéra, Foudouck, Kouba, Russauta, Rossiba, Rovigo, Sidi-Moussa, Ténes), jouissaient en 1863, d'un revenu total de 1,692,041 fr., parmi lesquels le fermage des biens communaux figurait pour 16,636 fr., et les rentes et intérêts de capitaux pour 339 fr. Les huit communes de l'arrondissement de Blidah (Blidah, Bouffarick, Chebli, Cherchell, Coléah, Marengo, Mouzaiaville, Oued-el-Aleug), sur un revenu de 504,138, percevaient 3,745 fr. du fermage de leurs biens communaux, 123 fr. du produit de coupes ordinaires de bois ou de taxes affouagères et de pâturages, et 7,338 fr. de rentes diverses. La commune de Médeah, seule commune de l'arrondissement de ce nom, touchait 566 fr. du fermage de ses biens communaux, et 122,374 fr. pour toutes ses recettes. Les quatre communes de l'arrondissement de Milianah (Duperré, Milianah, Orléansville, Vesoul-Benian), sur 177,744 fr. recevaient 2,027 fr. de fermages et 185 d'intérêts d'argent placé.

Dans le département d'Oran, les onze communes de l'arrondissement d'Oran (Oran, Sidi-Chami, Valmy, Misserghin, Arzew, Saint-Cloud, Fleurus, Saint-Louis, Sainte-Barbe, Sidi-bel-Abbès, Saint-Denis du Sig), sur un revenu total de 827,508 fr., percevaient 10,315 fr. de fermages de biens commu-

naux, 11,640 de coupes de bois ordinaires, de taxes affouagères ou de pâturages, et 173 fr. de rentes. La commune de Tlemcen, seule commune de son arrondissement, touchait 1,722 fr. de fermages et 941 fr. de rentes sur un revenu total de 230,652 fr. La commune de Mascara, sur un revenu de 121,299 fr., 225 fr. de fermages. Les cinq communes de l'arrondissement de Mostaganem (Mostaganem, Pélissier, Rivoli, Aboukir, Aïn-Tedelès), sur 263,955 fr., 3,904 de fermages et 3,638 de coupes de bois ou de taxes affouagères et de pâturages.

Dans le département de Constantine, les trois communes de l'arrondissement de Constantine (Constantine, Batna, Condé) recevaient 6,736 fr. de fermages sur 743,587 fr. de revenus. Les trois communes de l'arrondissement de Sétif (Sétif, Bouhira, Bougie), 6,856 fr., sur 245,051. Les trois communes de l'arrondissement de Guelma (Guelma, Souk-Ahras, Duvivier), 240, sur 203,692. Les six communes de l'arrondissement de Bone (Bone, La Calle, Dazerville, Mondovi, Bugeaud, Penthièvre), 1,435 fr. de fermages et 570 fr. de rentes sur 404,399 fr. Les sept communes de l'arrondissement de Philippeville (Philippeville, Jemmapes, El-Arrouch, Saint-Charles, Gastonville, Robertville, Djidjelly), 757 fr. de fermages et 6 fr. de rentes sur 375,555 fr.

En tout, pour l'Algérie entière, les fermages procuraient 55,164 fr.; les coupes de bois, taxes affouagères et de pâturages, 15,401, et les rentes 2,214, sur un revenu de 5,911,995 fr.

Quand la fortune communale est si chétive, celle des associations et des communautés diverses ne peut manquer de l'être plus encore. Et, en effet, c'est ce que prouveraient les chiffres que nous pourrions donner si nous croyions utile le moins du monde de parler des établissements religieux, des établissements d'assistance ou d'instruction publique.

Quant aux autres colonies, le défaut absolu de documents nous empêcherait de tenter même l'esquisse que nous venons de faire pour l'Algérie. Le ministère de la marine ne possède pas de travaux qui permettent de juger, même sommairement, de l'étendue et de la nature des biens que l'État y possède. Il n'y a, du reste, guère que dans la Guyane [1], dans la Nouvelle-Calé-

[1] Un décret du 20 mai 1857 a concédé dans la Guyane 200,000 hectares à une Compagnie dite de l'Approuague, du nom des lieux qu'elle exploite. Elle y cherche

donie et dans la Cochinchine qu'il soit propriétaire d'un assez grand domaine aliénable. Là et ailleurs le système des concessions gratuites sera bientôt uniformément remplacé par celui des ventes. Un décret du 29 mars 1865 établit, par exemple, le changement pour l'aliénation des terres de l'île de Mayotte. En Cochinchine, on paie un droit d'enregistrement de 5 francs par hectare concédé, et le prix de l'hectare aliéné est de 200 francs.

Nous ne pourrions, dans cette privation des renseignements officiels, après avoir décrit les établissements du domaine administratif de l'État, comme les arsenaux, les magasins de la marine ou de l'armée et les pénitenciers qui ont remplacé nos bagnes de France, que faire la pénible énumération des éléments du domaine public de nos diverses colonies, en comptant les ports, les phares, les ouvrages de fortification, les routes. Il y a peu d'intérêt à surcharger ce volume d'un travail qui ne saurait être complet. Les colonies ont des ressources locales, l'Algérie en a de même, qui leur permettent de ne pas négliger absolument leurs travaux publics, et la métropole consacre encore des fonds assez considérables pour l'entretien des plus utiles et l'exécution de ceux qu'il est indispensable de créer. Chaque année, l'Exposé de la situation de l'Empire contient l'indication des entreprises principales [1]. Mais, encore une fois, nous avons hâte de sortir de la classification et de la description des éléments de la fortune publique et d'aborder la matière propre des finances nationales.

les gisements aurifères, et met les terrains en culture. Cette Compagnie, formée au capital de 40,000 actions de 100 fr., est dans une situation favorable. Ses actions se sont depuis longtemps élevées au-dessus du pair.

[1] L'administration du domaine dans les colonies est régie par le décret du 12 nivôse an VI.



APPENDICE.

Il est impossible dans la composition et durant l'impression d'un livre de ce genre qu'il n'y ait pas, lorsqu'on arrive à la fin d'un volume, quelques détails récents, quelques chiffres plus exactement connus à ajouter à ceux qu'on a pris la peine de recueillir, et c'est pour n'avoir rien omis, autant du moins que cela dépendait de nous, que nous attachons au premier volume de cet ouvrage quelques notices additionnelles.

I. *Phares.* V. p. 39. — Un décret du 3 mai 1865 ordonne l'exécution des travaux nécessaires pour la construction d'un phare de 1er ordre sur le plateau des Roches-Douvres (Côtes-du-Nord), de deux phares de 3e ordre sur le rocher du Four et le rocher le Diamant des Pierres-Noires, dans la rade de Brest et d'un autre phare de 3e ordre, sur la pointe de l'Espignette, près d'Aigues-Mortes (Gard).

II. *Places fortes.* V. p. 45. — Il a été fait un travail d'ensemble relatif à un projet de reconstruction des places fortes. La dépense est évaluée à 59 millions. Le développement des 140 places et de 700 kilomètres. Depuis 1815, la dépense faite dépasse 800 millions.

III. *Rivières navigables.* V. p. 61. — Le Bar a été déclassé par un décret du 20 juin 1865.

V. p. 83. — Un décret du 14 janvier 1865 a établi le classement des eaux de la Savoie et du comté de Nice. Dans le comté de Nice, le *Var* a été déclaré flottable en trains depuis le confluent de la Vésuble jusqu'à la mer; il n'est pas reconnu navigable. Dans le département de la Savoie, l'*Arc*, non navigable, est flottable en trains du pont de la Madeleine (commune de

Sainte-Marie de Cuines) jusqu'à son embouchure dans l'Isère; l'*Arly*, non navigable, est flottable depuis le hameau des Mollières (commune d'Ugine). Le *lac du Bourget* est navigable dans toute son étendue. L'*Isère*, non navigable en Savoie, est flottable depuis le pont d'Aigues-Blanches; la *Leysse* est navigable depuis le Haut-Varron (commune du Bourget) jusqu'au lac. Le *canal de Savières* est navigable sur toute son étendue. Dans le département de la Haute-Savoie, le *lac d'Annecy* est navigable sur toute son étendue; l'*Arve*, non navigable, est flottable depuis le confluent du Bonnant; le *Chéran*, non navigable, est flottable depuis la limite des communes de Gruffy et de Mûres jusqu'à son embouchure dans le Fier; le *Fier* est flottable depuis le confluent du Chéran jusqu'à la limite du département de la Savoie (rive gauche) et navigable ensuite jusqu'au Rhône; le *Giffre*, non navigable, est flottable depuis la limite des communes de Sixt et de Samoëns jusqu'à son embouchure dans l'Arve; le *lac Léman* ou *de Genève* est navigable dans toute l'étendue des eaux françaises; le *Rhône* est flottable depuis la frontière suisse, le *Thion* est navigable sur tout son cours; la rivière les *Usses*, non navigable, est flottable depuis le confluent du Fernant (commune de Frangy) jusqu'à son embouchure dans le Rhône.

IV. *Canaux*. V. p. 105. — La loi du 15 avril 1865 autorise le ministre des travaux publics à accepter des maîtres de forges et industriels de la Haute-Marne, de la Meuse et du Nord, une avance de 1,600,000 fr. destinés aux travaux du canal de Vitry à Saint-Dizier (jonction de la Marne à la Saône).

V. *Routes*. V. p. 167. — Il existe 49 ponts à péages sur les routes impériales, 142 sur les routes départementales, 276 sur les routes communales, 4 sur les routes stratégiques. En somme 471 ponts à péage rapportant 3,780,640 fr.

La loi du 12 juillet 1865 a racheté douze péages de ponts à Lyon, presque tous sur la Saône, au prix de 2,400,000 fr. répartis en huit annuités.

VI. *Chemins de fer*. V. p. 220. — Pour compléter les renseignements donnés au chapitre des chemins de fer, nous n'avons qu'a dresser la liste des déclarations d'utilité publique, des concessions ou des adjudications faites depuis le 1er janvier 1864.

Décret du 6 janvier 1864. — Déclaration d'utilité du chemin de fer d'Orléans à la ligne du Bourbonnais et concession éventuelle à la compagnie d'Orléans de ce chemin à détacher de la ligne d'Orléans à Vierzon, pour passer par ou près Châteauneuf-sur-Loire, les Bordes, Ouzouer-sur-Loire et à raccorder à la ligne du Bourbonnais en deçà de la gare de Gien.

Décret du 13 février 1864. — Déclaration d'utilité et concession éventuelle à la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée du chemin de Santenay à Étang, passant par Autun et par ou près Nolay et Épinac.

Décret du 20 février 1864. — Déclaration d'utilité du chemin de Champagnole à la ligne de Dôle en Suisse, et concession éventuelle à la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Décret du 9 mars 1864. — Déclaration d'utilité et concession éventuelle à la compagnie du Midi, du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

Décret du 9 mars 1864. — Déclaration d'utilité et concession éventuelle à la compagnie du Midi des deux chemins de Castres à Alby et de Castres à Mazamet.

Décret du 30 mars 1864. — Annulation de la concession faite par la loi sarde du 12 juin 1857 à la compagnie du chemin de fer des lignes d'Italie de la jonction entre le canton de Genève et le chemin du Valais.

Décret du 14 juin 1864. — Approbation de la convention portant concession à une compagnie anglaise d'un chemin d'Orléans à Châlons-sur-Marne, sans subvention ni garantie d'intérêt.

Loi du 18 avril et décret du 25 juillet 1864. — Approbation de la convention portant concession, à divers particuliers, du chemin de Sathonay à Bourg par Villars, le desséchement d'étangs de la Dombes compris au contrat.

Décret du 1er août 1864. — Détermination du tracé du chemin de fer de Chaumont à la ligne de Paris à Strasbourg, passant, à partir de Neufchâteau, par la vallée de la Meuse et aboutissant à ou près Pagny-sur-Meuse.

Décret du 1er août 1864. — Déclaration d'utilité publique et approbation de la convention portant concession à la compagnie des mines d'Épinac du chemin d'Épinac au canal de Bourgogne, avec prolongement du chemin de Pont-d'Ouche à la ligne de Paris à Lyon, près Velars, et raccordement sur la ligne de Santenay à l'Étang.

Décret du 13 août 1864. — Déclaration d'utilité et concession éventuelle à la compagnie de l'Ouest du chemin de Flers à Mayenne, à détacher de la ligne d'Argentan à Granville, près de Flers, pour passer à ou près Domfront et Passais.

Décret du 16 août 1864. — Déclaration d'utilité et approbation de la convention portant concession à divers particuliers du chemin de Valenciennes à Lille.

Décret du 10 septembre 1864. — Déclaration d'utilité et approbation de la convention portant concession à divers particuliers du chemin de Montmorency à Enghien-les-Bains.

Décret du 12 octobre 1864. — Mise sous séquestre du chemin de la Croix-Rousse au camp de Sathonay.

Décret du 2 novembre 1864. — Déclaration d'utilité publique et concession définitive à la compagnie du Midi du chemin de Langon à Bazas.

Décrets du 25 juin — 1er décembre et du 5 novembre — 1er décembre 1864. — Déclaration d'utilité publique et approbation de la convention portant concession à divers particuliers, du chemin d'Arras à Étaples, par Hesdin et Montreuil, desservant Frévent, Saint-Pol et Béthune.

Décret du 8 avril 1865. — Déclaration d'utilité publique et concession

définitive à la compagnie d'Orléans du chemin de Pithiviers à la ligne de Paris à Orléans, pour passer par Escrennes, Neuville-aux-Bois et Rebrechien, en partant de la gare établie pour le service commun de cette ligne et du chemin de Corbeil à Montargis et en aboutissant à ou près la gare des Aubrais.

Décret du 17 mai 1865. — Déclaration d'utilité et concession définitive à la compagnie d'Orléans du chemin de Limoges à Brives, par Saint-Yrieix.

Décret du 17 juin 1865. — Déclaration d'utilité et concession définitive à la compagnie du Midi, du chemin de Toulouse à Auch.

Décret du 19 octobre 1864 (promulgué en 1865). — Déclaration d'utilité et approbation de la convention portant concession au syndicat du chemin de Ceinture de Paris, de l'embranchement destiné à joindre à ce chemin le marché aux bestiaux.

Loi du 10 juillet 1865. — Approbation de la convention portant concession à la compagnie de l'Ouest du chemin de Ceinture de Paris (rive gauche), avec embranchement provisoire sur le Champ-de-Mars, pour le service de l'exposition de 1867.

Décret du 6 août 1865. — Modification du tracé du chemin de Valenciennes à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines.

Décret du 30 août 1865. — Déclaration d'utilité et approbation de la convention portant concession à un particulier du chemin de Vitré à Fougères. Nous relevons ce décret parce que c'est le premier qui porte concession à un particulier de l'un des nouveaux chemins de fer dits d'intérêt local, dont il a été question dans le texte de ce volume, et dont il est également question dans la note suivante. Nous n'avons pas cru devoir citer les décrets qui ne touchent qu'à des petits chemins de fer d'exploitation industrielle.

Parmi les lois présentées en 1865 au Corps législatif, il en est une qui concerne la compagnie du Nord. Elle abroge divers articles des conventions de 1858 et de 1859 et de la loi du 16 juin 1862. Les lignes concédées à la compagnie ne doivent former qu'un seul et même réseau. Il lui est fait concession d'un chemin à tracer de la ligne de Paris à Creil, par Pontoise sur Luzarches, et d'un chemin de Valenciennes à la frontière belge, dans la direction de Peruweltz, à construire tous les deux en six ans.

La situation des chemins de fer français, pour ce qui intéresse la distribution et l'extension du domaine public, est ainsi bien fixée. Récapitulons une dernière fois les détails de leur exécution courante.

La compagnie du Nord doit livrer à l'exploitation :

1° En 1865 : les lignes ou fractions de ligne suivantes : de Marquise à Calais, 23 kilomètres; de Soissons à Laon, 34 kilomètres; de Lille à Tournay, 13 kilomètres;

2° En 1866 : De Boulogne à Marquise, 17 kilomètres; Rouen à Amiens et raccordements, pour 2/9, 87 kilomètres; Amiens à Tergnier, 71 kilomètres;

3° En 1869 : Beauvais à Gournay, 28 kilomètres; Senlis à Crépy, 21 kilomètres; Laon à la frontière, 69 kilomètres;

4° En 1870 : Achette à Amor, 35 kilomètres; Valenciennes à Achette, 30 kilomètres.

Total des lignes à construire : 428 kilomètres.

La compagnie de l'Est doit livrer à l'exploitation :

1° En 1865 : de Chalmaison aux Ormes, 3 kilomètres; raccordements de Vincennes, 2 kilomètres; de Carling à Sarreguemines, 32 kilomètres;

2° En 1866 : de Mézières à Rimogne, 17 kilomètres; de Châtillon-sur-Seine à Chaumont, 43 kilomètres; de Chaumont à Neufchâteau, 51 kilomètres; de Mourmelon à Sainte-Menehould, 44 kilomètres;

3° En 1870 : de Rimogne à Hirson, 39 kilomètres;

4° En 1871 : de Thionville à Carling, 52 kilomètres; de Neufchâteau à Pagny, 40 kilomètres, de Belfort à Guebwiller, 40 kilomètres; de Sainte-Menehould à Metz, 123 kilomètres.

La compagnie de l'Est compte, en outre, comme concessions éventuelles et sans délai d'ouverture déterminé, les lignes de :

Bar-sur-Seine à Châtillon, 36 kilomètres; Signy-le-Petit à la frontière belge, 10 kilomètres; Givet à la frontière belge, 6 kilomètres.

Total des lignes à construire : 599 kilomètres.

La compagnie de l'Ouest doit livrer à l'exploitation :

1° En 1865 : de Serquigny à Tourville, 57 kilomètres;

2° En 1866 : de Dreux à Laigle, 60 kilomètres; de Laigle à Conches, 33 kilomètres; de Rouen à Amiens et raccordements pour 1/3, 43 kilomètres; d'Argentan à Flers, 44 kilomètres; de Mayenne à Laval, 20 kilomètres;

3° En 1867 : de Pontoise à Gisors, 40 kilomètres; Laigle à Surdon, 41 kilomètres; Saint-Pierre à Louviers, 7 kilomètres ;

4° En 1868 : Flers à Vire, 28 kilomètres;

5° En 1869 : Vire à Granville, 57 kilomètres; Gisors à Dieppe, 100 kilomètres;

6° En 1871 : Caen à Flers, 60 kilomètres; Saint-Brieuc à Napoléonville, 56 kilomètres;

7° En 1872 : Flers à Mayenne, 61 kilomètres.

Total des lignes à construire : 825 kilomètres.

La compagnie d'Orléans doit livrer à l'exploitation :

1° En 1865 : de Bretigny à Vendôme, 144 kilomètres; Fournaux à Aubusson, 9 kilomètres;

2° En 1866 : Vendôme à Tours, 58 kilomètres; Orsay à Limours, 18 kilomètres; Nantes à Napoléon-Vendée, 77 kilomètres; Massiac à Murat, 35 kilomètres; Aurillac à Figeac, 65 kilomètres; Angers à Cholet, 43 kilomètres ; Murat à Aurillac, 47 kilomètres;

3° En 1867 : Châteaulin à Landerneau, 53 kilomètres;

4° En 1869 : Busseau-d'Ahun à la bifurcation de l'embranchement d'Aubusson, 1 kilomètre; Cholet à Niort, 115 kilomètres; Tours à Vierzon, 103 kilomètres; Poitiers à Limoges, 110 kilomètres;

5° En 1871 : Lebas à Cahors, 34 kilomètres; Penne à Villeneuve-d'Agen, 9 kilomètres; Brives à Tulle, 28 kilomètres; Commentry à Gannat, 53 kilomètres;

6° En 1872, Orléans à Gien, 62 kilomètres.

La compagnie d'Orléans compte en outre, comme concessions éventuelles et sans époque déterminée d'ouverture, les lignes de Limoges à Brives, 76 kilomètres; Mussidan à Bergerac, 30 kilomètres; Pithiviers à Malesherbes, 18 kilomètres; Orléans à Pithiviers, 42 kilomètres; Aubigné à La Flèche, 31 kilomètres.

Total des lignes à construire : 1,281 kilomètres.

La compagnie de Lyon-Méditerranée doit livrer à l'exploitation :

1° En 1865 : Corbeil à Maisse, 33 kilomètres; Tarare à Saint-Germain-du-Mont-d'Or, 35 kilomètres; Pontarlier à Jouque, 17 kilomètres;

2° En 1866 : Maisse à Montargis, 59 kilomètres; Roanne à Amplepuis, 26 kilomètres; Cercy-la-Tour à Nevers, 51 kilomètres; Montceau à Paray, 36 kilomètres; Montbéliard à Delle, 25 kilomètres; Montbrison à Andrezieux, 18 kilomètres; Avignon à Cavaillon, 32 kilomètres; Aix à Annecy et raccordement, 49 kilomètres; Andelot à Champagnole, 13 kilomètres; Le Puy au Pont-du-Lignon, 45 kilomètres; Ougney à Gray, 27 kilomètres;

3° En 1867 : Châlons à Dôle, 72 kilomètres; Amplepuis à Tarare, 12 kilomètres; Montchanin à Cercy-la-Tour, 81 kilomètres; Lunel à Arles, 44 kilomètres; Nice à la frontière d'Italie, 28 kilomètres;

Livron à Crest, 17 kilomètres; Cavaillon à Salon, 24 kilomètres; Pertuis à Aix, 31 kilomètres: Lunel à Aigues-Mortes, 17 kilomètres; Aubagne à Fuveau, 17 kilomètres;

4° En 1868 : Paray à Moulins, 65 kilomètres; Santenay à Étang, 58 kilomètres; Brioude au Puy, 80 kilomètres; Marseille à Aix, 29 kilomètres; Besançon à Vesoul, 62 kilomètres; Marseille (nouvelle gare) à la ligne de Toulon, 4 kilomètres; Dijon à Langres, 70 kilomètres; La Bouca à Grasse, 18 kilomètres;

5° En 1869 : Cavaillon à Gap, 180 kilomètres; Brioude à Alais, 147 kilomètres; Lestaque à Marseille, 7 kilomètres;

6° En 1870 : Montagny à Besançon, 25 kilomètres; Lunel au Vigan, 72 kilomètres; Collonges à Thonon, 62 kilomètres; Avallon, aux lignes d'Auxerre à Nevers et de Paris à Dijon, 90 kilomètres;

7° En 1871 : Saint-Rambert à Annonay, 19 kilomètres; Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour, 200 kilomètres; Clermont à Montbrison, 110 kilomètres; embranchement d'Hyères, 15 kilomètres.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée compte, en outre, à titre de concession éventuelle, les lignes de : Gap à la frontière d'Italie, 100 kilo-

mètres; Salon à Rognac, 21 kilomètres; Le Pouzin à Alais, et embranchement, 125 kilomètres; Givors à la Voulte, 105 kilomètres; Grenoble à Gap, 100 kilomètres; Cavaillon à Apt, 33 kilomètres; Peyruis à Digne, 22 kilomètres.

Total des lignes à construire, 2,628 kilomètres.

La Compagnie du Midi doit livrer à l'exploitation les lignes suivantes :

1° En 1865 : Boussens à Saint-Girons, 30 kilomètres; Agen à Auch, 64 kilomètres; Auch à Andrest, 66 kilomètres; Castelnaudary à Castres, 55 kilomètres; Castres à Mazamet, 18 kilomètres; Langon à Bazas, 19 kilomètres;

2° En 1866 : Mousserolles à Bayonne, 3 kilomètres; Perpignan à Collioure, 27 kilomètres;

3° En 1867 : Collioure à Port-Vendres, 3 kilomètres;

4° En 1871 : Lodève à Montpellier, 42 kilomètres; Lodève à Milhau et raccordement, 113 kilomètres; Milhau à Rodez, 78 kilomètres.

La Compagnie du Midi compte, en outre, à titre de concession éventuelle, les lignes de Montrejeau à Pau, 108 kilomètres; Toulouse à Auch, 78 kilomètres; Montrejeau à Bagnères de Luchon, 38 kilomètres; Lourdes à Pierrefitte, 20 kilomètres.

Il est bon d'ajouter qu'en outre de ces lignes 975 kilomètres sont concédés à diverses compagnies, ce qui porte à 7,807 kilomètres l'étendue des voies ferrées à construire.

Dès à présent on peut donc compter 20,981 kilomètres pour la longueur de notre réseau de chemins de fer[1].

VII. *Chemins de fer vicinaux.* V. p. 223. — Le 4 juillet 1865, le Corps législatif a voté une loi relative au nouveau réseau de ces chemins. Elle porte que les « chemins de fer d'intérêt local » peuvent être établis : 1° par les départements ou les communes avec ou sans le concours des propriétaires intéressés; 2° par des concessionnaires avec le concours des départements ou des communes. Le Conseil général du département intéressé arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en conseil d'État sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics. Le préfet approuve les projets définitifs, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation.

Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, peuvent être affectées, en partie, par les communes et les départements à la dépense des chemins de fer d'intérêt local. L'article 13 de ladite

[1] V. deux articles publiés dans le *Constitutionnel* en juillet 1865.

loi est applicable aux centimes extraordinaires que les communes et les départements s'imposeront pour l'exécution de ces chemins.

Les chemins de fer d'intérêt local sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sauf les modifications ci-après : le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin. Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Des subventions peuvent être accordées sur les fonds du Trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés. Il pourra être fixé à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20,000 fr., et ne dépassera pas le quart pour ceux dans lesquels ce produit sera supérieur à 40,000 fr.

La somme affectée, chaque année; sur les fonds du Trésor, au payement des subventions mentionnées en l'article précédent, ne pourra dépasser 6 millions. Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent une subvention du Trésor peuvent, seuls, être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places. Les dispositions de la loi seront également applicables pour la police administrative, aux concessions de chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.

VIII. *Domaine de la couronne*. V. p. 289. — Outre la cession du bois de Vincennes à la ville de Paris, le domaine de la couronne a été modifié, mais généralement pour des parties fort peu importantes, par divers sénatus-consultes. Nous n'avons à nous occuper que de celui du 20 juin 1860 qui a autorisé entre le Domaine et la Ville l'échange de terrains et de bâtiments d'une valeur considérable. Les autres sénatus-consultes n'ont eu pour objet que des rectifications de limites de biens forestiers ou ruraux.

S. C. 20-26 juin 1860, autorisant l'échange : 1° des terrains communaux de l'Ile des Cygnes, d'une contenance de 18,642 mètres 50 environ et estimés 1,118,550 fr.; 2° de constructions que la ville de Paris s'engage à faire élever à ses frais sur lesdits terrains, d'après les plans de la maison de l'Empereur, jusqu'à concurrence d'une somme de 1,576,497 fr. 46 c. contre : 1° l'hôtel des Écuries du Roule, d'une contenance de 10,347 m. 33, estimé 1,865,304 fr. 90 c., et 2° l'hôtel des Écuries de la rue Montaigne, d'une contenance de 3,504 m. 30, estimé 829,741 fr. 56 c., avec la clause que si les immeubles cédés à la ville sont vendus plus que le prix d'estimation, la liste civile en profitera et aucune stipulation pour le cas contraire.

Le Sénat s'est réservé d'être, dans les trois ans, instruit des résultats de l'exécution de l'échange.

IX. *Domaine administratif militaire de l'État.* V. p. 304. — La direction des poudres vient d'être supprimée par un décret du 17 juin 1865, rendu sur le rapport du ministre des finances et du ministre de la guerre. Les poudreries de la guerre sont réduites à cinq (Metz, le Bouchet, le Ripault, Saint-Chamas et Constantine), et les raffineries de salpêtre, à deux (le Ripault et Constantine). Toutes les autres poudreries et raffineries sont cédées au ministère des finances qui fabriquera à son compte les poudres de vente.

X. *Domaine administratif militaire de l'État; flotte.* V. p. 327. — L'inventaire de notre flotte, tel que nous l'avons donné, a été fait sur les comptes du matériel de la marine arrêtés à la date du 1[er] janvier 1861. Les comptes de 1862 ayant été à notre disposition depuis, nous pouvons nous en servir pour compléter cet inventaire et le pousser jusqu'à la date du 1[er] janvier 1863. Il suffit d'inscrire les bâtiments en chantier, les bâtiments achetés et les bâtiments en achèvement en 1862.

Exercice 1862. — *Bâtiments en chantier dans les arsenaux de la Marine :*

Bâtiments à hélice : l'*Intrépide*, vaisseau de 2[e] rang. — La *Flandre*, frégate cuirassée; la *Gauloise*, id.; la *Guyenne*, id.; l'*Héroïne*, id.; le *Magnanime*, id.; la *Provence*, id.; la *Revanche*, id.; la *Savoie*, id.; la *Surveillante*, id. la *Valeureuse*, id. — La *Flore*, frégate de 2[e] rang; la *Thémis*, id. — La *Minerve*, corvette; la *Vénus*, id.; l'*Armorique*, id.; le *Decrès*, id. — La *Décidée*, canonnière de 2[e] classe; la *Pique*, id.; la *Surprise*, id.; la *Tactique*, id.; la *Diligente*, id.; l'*Aveyron*, transport-écurie; la *Creuse*, id.; la *Corrèze*, id ; la *Sarthe*, id.; le *Tarn*, id.; le *Cher*, id.; l'*Indre*, id.; le *Plongeur*, bâtiment spécial.

Bâtiments à voiles : la *Résolue*, frégate de 3[e] rang; la *Favorite*, corvette de 1[er] rang; le *Chevert*, transport de 250 tonneaux ; l'*Euryale*, id.

Bâtiments dont la construction a été exécutée par des entrepreneurs. — Bâtiments à hélice : le *Cassard*, aviso de 1[re] classe de 250 chevaux; le *Talisman*, id.; l'*Adonis*, aviso de 2[e] classe de 150 chevaux; l'*Amphion*, id.; l'*Actif*, aviso de 2[e] classe de 120 chevaux; la *Vigie*, aviso de flottille de 60 chevaux; l'*Ardèche*, transport-écurie de 300 chevaux; la *Drôme*, id.; l'*Eure*, id.; l'*Orne*, id.; le *Var*, id. — Le *Paixhans*, batterie flottante de 150 chevaux; le *Palestro*, id.; l'*Arrogante*, id.; l'*Implacable*, id.; l'*Opiniâtre*, id.; l'*Embuscade*, id.; l'*Imprenable*, id.; la *Protectrice*, id., le *Refuge*, id.

Bâtiments achetés pendant l'année 1862 : N[os] 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, chaloupes canonnières de 20 chevaux; l'*Allier*, transport-écurie de 300 chevaux; la *Charente*, transport de 150 chevaux; le *Peïho*, batterie flottante de 150 chevaux; le *Saïgon*, id.

Bâtiments en achèvement : bâtiments à vapeur. — Bâtiments à hélice : le *Magenta*, frégate cuirassée; le *Solferino*, id.; l'*Invincible*, id.; la *Couronne*, id.; la *Pallas*, frégate de 1[er] rang; la *Sémiramis*, id.; la *Victoire*,

id.; la *Circé*, frégate de 2e rang; la *Magicienne*, id.; la *Thémis*, id.; l'*Armorique*, corvette; le *Cosmao*, id.; le *Lynx*, aviso de 2e classe; le *Tancrède*, id.; le *Favori*, aviso de flottille; le *Sylphe*, id.; la *Décidée*, canonnière de 2e classe; la *Pique*, id.; N° 33, chaloupe canonnière, N° 35, id.; N° 36, id.; la *Sarthe*, transport-écurie; l'*Allier*, id.; le *Paixhans*, batterie flottante: le *Peïho*, id.; le *Saïgon*, id.

Plusieurs de ces bâtiments figurent à la fois dans des catégories diverses et ont déjà même été compris sur les listes placées dans le corps de ce volume; nous avons vu que cela tient aux situations diverses par lesquelles ils ont dû passer.

Nous avons à changer aussi, de cette manière, les chiffres des valeurs du matériel existant le 1er janvier 1863.

1re catégorie. — Matières et objets de consommation et de transformation.

Matières et objets en approvisionnement dans les magasins établis sur le territoire continental, 238,794,920 fr. en 1862, et 242,835,182 fr. 28 en 1863.

Matières et objets existant dans les dépôts établis à l'extérieur et en cours de transformation dans les ateliers de la marine et des entrepreneurs, 28,752,729 fr. 87 en 1862 et 34,072,888 fr. 06 en 1863. Total de la catégorie, 267,547,650 fr. 31 en 1862 et 276,908,070 fr. 34 en 1863.

2e catégorie. — Matériel en service et valeurs mobilières et immobilières :

Flotte, 428,938,203 fr. 12 en 1862 ; — 453,371,545 fr. 90 en 1863.

Bâtiments de servitude et matériel flottant, 35,750,872 fr. 15 en 1862; 37,004,719 fr. 37 en 1863.

Immeubles, 358,953,214 fr. 96 en 1862; — 368,805,990 fr. 34 en 1863.

Matériel en service dans les chantiers, ateliers et magasins, 70,651,371 fr. 54 en 1862; — 72,017,518 fr. en 1863.

Matériel à la disposition des équipages de la flotte et des troupes de la marine, 6,441,927 fr. 71 en 1862; 6,552,280 fr. 44 en 1863.

Objets de sciences et arts, bibliothèques, 8,767,908 fr. 62 en 1862; — 9,019,492 fr. 55 en 1863.

Total de la catégorie : 909,503,498 fr. 10 en 1862; 946,771,587 fr. 21 en 1863.

Total général : 1,177,051,148 fr. 41, le 1er janvier 1862 et 1,223,679,657 fr. 55 le 1er janvier 1863.

XI. *Domaine départemental et communal.* V. p. 392, note. — Le Corps législatif n'a pas mis la loi dont il est question en délibération dans la session de 1865. Elle sera sans doute discutée dans la session de 1866.

XII. *Domaine départemental et communal.* V. p. 408. — Il a paru depuis l'impression de ce chapitre (en juin 1865) un Rapport du ministre de l'inté-

rieur sur la *Situation financière des communes de l'Empire en* 1862. Ce document nous a servi principalement pour le tome second de notre ouvrage. Nous croyons devoir, néanmoins, noter ici même les changements effectués dans l'état de la fortune publique des communes de 1836 à 1862.

Leur revenu immobilier ne s'élevait, en 1836, qu'à 19,624,084 francs; en 1862, il s'élevait à 40,909,048 fr. 68. Le détail donnait 6,368,675 fr. pour le fermage des biens ruraux; 3,328,629 fr. pour les coupes ordinaires des bois, et 9,926,780 fr. pour les taxes affouagères de pâturages; il donne pour ces trois sources de revenu : 15,005,343 fr. 59; 10,849,494 fr. 86 et 15,054,210 fr. 23.

Les coupes extraordinaires de bois produisaient 7,368,436 francs; elles produisent 13,503,497 fr. 64.

Le revenu mobilier était de 2,812,238 fr. pour les rentes sur l'État et de 688,906 fr. pour les rentes sur les particuliers et les intérêts de capitaux placés; en tout, de 3,501,144 francs. Il s'est élevé, en 1862, à 5,530,895 fr. 54, dont 4,481,788 fr. 86 pour les rentes sur l'État et 1,049,106 fr. 68 pour les rentes sur les particuliers et les intérêts de capitaux placés.

Domaine des Associations et des Établissements publics. V. p. 478, note. — Aux legs et donations appartenant à l'armée, il faut joindre la liste supplémentaire qui suit :

Legs d'un professeur de l'école régimentaire d'Arras. Rente de 450 fr. en 3 pour 100, pour un prix de mathématiques de 130 fr., deux prix de dessin de 130 fr., et un prix de grammaire de 60 fr. pour les sous-officiers de l'École (1858). — Legs semblable de deux inscriptions de 18 fr. de rente 4 1/2 pour 100, pour deux prix de bonne conduite aux enfants de troupe du génie des garnisons de Metz et de Montpellier. — Legs Villeroy, 500 fr. — Legs du général Carel. Rente de 450 fr., en 3 pour 100, au 52e de ligne, pour trois prix aux sous-officiers, caporaux et soldats. — Legs de l'abbé Sève. Deux rentes de 100 fr., l'une pour deux infirmiers de l'hôpital militaire de Lyon, l'autre pour deux soldats du 88e de ligne. — Legs Durand. Capital de 24,000 fr., dout les intérêts serviront à faire admettre dans une école militaire l'enfant de troupe le plus méritant du régiment des dragons de l'Impératrice. — Legs de Boissac. Rente de 300 fr. pour un enfant de troupe du 27e de ligne entré à l'École militaire. — Legs de Mylius. Rente de 500 fr., pour des prix fondés en faveur des sous-officiers et soldats du 46e régiment de ligne. — Legs d'Agnel Bourbon. Rente de 24 fr. en 3 pour 100, pour un prix à un enfant de troupe du 8e de ligne.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE

DU TOME PREMIER.

Pages.

PREMIÈRE PARTIE.

DOMAINES. — PROPRIÉTÉS. — DROITS PUBLICS ET COMMUNS.

FIN DE LA TABLE DU TOME PREMIER.



Saint-Denis. — Typographie de A. MOULIN.



